昭和36年4月3日第3種郵便物認可　平成7年12月25日（毎月1回25日）発行　ISSN 0912-7437

日本海難防止協会

海と安全

1995 12 No.443

○平成七年版「海上保安の現況」概要

国民の祝日「海の日」
平成八年から実施決定

平成7年度全国海難防止強調運運用ポスター・小中学生の部（平山　陽介さん作）

年末年始の輸送等に関する
安全総点検実施要綱

運輸省　平成7年10月24日

☆目的

輸送等の繁忙期に当たる年末年始において、陸・海・空にわたる全交通機関およびホテル・旅館の総点検を実施し、輸送および宿泊者の安全を確保するために万全を期することを目的とする。

特に阪神・淡路大震災、地下鉄サリン事件、全日空機ハイジャック事件等の重大災害および重大事件の発生に鑑み、関係事業者等に対し、緊急時の安全対策および安全意識の徹底を図る。

☆期間

期間は平成七年十二月十一日(月)から平成八年一月十日(水)までとする。

☆点検事項（抜粋）

〈海上輸送〉

1、船舶の点検整備状況（救命設備、消防設備等の点検整備を含む）
2、航路標識等の点検整備状況
3、交通法規の遵守、見張りの徹底、気象・海象情報の把握等安全運航の確保状況
4、転落防止措置、荷崩等防止措置、火気取扱等船内の安全確保状況
5、荷役、操船業務等作業中の安全確保状況
6、乗組基準の遵守、過労運航の防止、旅客定員の遵守、乗組名簿の作成、満載喫水線の遵守、荷役作業基準の確認、危険物の取扱方法の確認、気象・海象情報の確認等適切な運航管理の実施状況（遊漁船、瀬渡し船の運航管理含む）
7、事故災害等発生時における連絡通報体制、乗客の避難誘導体制等の整備状況
8、不審物等の発見のための船内点検等の実施状況

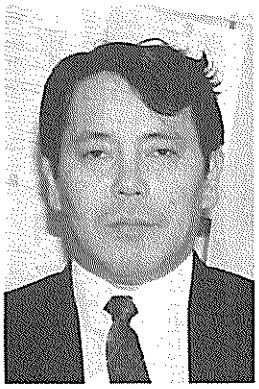
〈ターミナル〉（港湾、駅、自動車ターミナル、空港）

1、施設の点検整備状況
2、施設の建設工事中等における安全確保のために必要な措置の実施状況
3、事故災害等発生時における連絡通報体制、利用客の避難誘導体制等の整備状況
4、不審物等発見のための巡回等の状況

☆実施要領

1、本省各部局においては、実施要綱に基づき実施計画を定めて地方支分部局に対し、総点検の実施方法等を指示するほか、各関係事業者団体等に対し総点検の指導を行うものとする。
2、地方支分部局は、実施計画に基づき各地方の実績を勘案し実施細目を定め、関係事業者に対し点検方法等を指示するとともに、その実施状況を点検し、それからの報告徴収を行い、併せて自ら管理する安全に関する業務の実施状況および施設について総点検を実施するものとする。
3、関係事業者は、総点検の実施については、現場機関のみに任せることなく、総点検最高責任者を選任し、事前に十分な計画を定めてこれを実施するものとする。
4、総点検は、関係行政機関等との密接な連絡のもとに、その協力を得て実施するものとする。
5、「年末年始の輸送等に関する安全総点検」について全国的に啓発活動を実施するため、年末封切りの映画とタイアップしてポスターの掲示等を展開する。

この人と



海上保安庁
警備救難部
航行安全課長
長江　孝美（ながえ　たかみ）

「海上保安庁は初めての勤務で緊張しています。もっとも、運輸省入省後の経歴では、海運局、運政局海洋・海事課など海に関係する部局での勤務が長く、海上保安庁は親しみの持てるところです」

「平成七年は、阪神大震災やサリン事件等、まさかと思うような災難がこれでもかとばかり続きました。『21世紀は日本の世紀』だと思い、明るい未来を夢見てきましたが、経済の低迷が続く中でこうも次々と災難が起こりますと、今後どうなってしまうのだろうかと、複雑な思いがします」

「つい一昔前まで拳銃など映画の中でしか登場しなかったのに、今ではスーパーマーケットやその辺の街で実弾が飛び交うようになってしまいました。これまで水と一緒に、タダだと思っていた〝安全〟というものが、実は中々大変なものだと実感されるこのごろです」と安全の重さを語る。

「幸い海の事故については、日本海難防止協会はじめ関係の方々のご努力により、これまで数年間、海難件数の点でも死亡者数の点でも、全体として若干の減少傾向を示しております。今後ともこの傾向を一層強め、こういう世相であるからこそ、海の事故を減らすためにできるだけの努力をしたいと思っています。海の事故の犠牲者数をみますと、いわゆる狭義の海難以外の海洋レジャーなどによるものが非常に大きな割合を占めていますので、今後は特に一般国民に向けた安全についての広報・周知活動に力を入れていきたいと思っています」と海難防止の方針を述べる。

「この意味では、平成八年から〝海の日〟が国民の祝日となったことは、大変意義深いことであると同時に良い機会でもあると思います。これを機に海上での安全運動を大いに盛り上げ、国民の皆様と一緒に〝海の安全〟を考えていけたらと思っています」と結ぶ。

このあと「私は少しヨットを趣味にしております。リタイアしたら白い小ぎれいなヨットを買って、富士山が見える海に浮かべ、のんびり余生を送りたいと思っています」と付言する。

〔略歴〕愛知県出身、昭和24年生まれ、東京大学卒、50年運輸省入省、在ノルウェー大使館、航空局等を経て本年六月現職

もくじ〈十二月〉

この人と・長江　孝美……1
「海上保安の現況」概要……2
海洋汚染防止ワンポイント(86)……9
海の気象
阪神・淡路大震災から九カ月……堀之内荘二……10
全国海難防止強調運動の実施結果……12
＊私と船＊
熱い冷却水、寒い機関室……大須賀祥浩……14
大運でブルーマリンセミナー……大貫　伸……16
気になる船名あれこれ(16)……安田榮治……20
平成七年〝海と安全〟総目次……22
★絵で見る日本船史〈224〉……松井邦夫……26
主な海難と統計……27
日海防のうごき／編集レーダー……28
事務所移転の案内……28
表紙
1　全国海難防止強調運動用ポスター
　　小中学生の部・日本海難防止協会会長賞
2　年末年始の輸送安全総点検実施要綱
3　北海道・東北漁船海難防止連絡協議会
4　海技大学校の学生募集

平成七年版「海上保安の現況」概要

海上保安庁は、十月二十七日の閣議に平成七年版「海上保安の現況」（海上保安白書）を報告した。白書は、冒頭に「海上保安をめぐる主な出来事」を紹介し「第一部　安心感のある国民生活を求めて」「第二部　海上保安の動向」の二部で構成されている。

概　要

海上保安庁は、海上における治安の維持、海難の救助、海上交通の安全確保、海洋情報の提供、海洋環境の保全等の各分野において、その時々の経済社会情勢の変化に対応した海上保安業務を遂行してきている。

「海上保安の現況」は、これら海上保安庁が実施している業務について、広く国民に紹介し、理解と協力を得ることを目的として、昭和三十一年から刊行しており、今回は四十回目にあたる。

平成七年版「海上保安の現況」は、「海上保安をめぐる主な出来事」「第一部　安心感のある国民生活を求めて」「第二部　海上保安の動向」の構成となっている。

海上保安をめぐる主な出来事においては、平成六年九月から平成七年八月までの一年間におけるさまざまな動きの中で、海上保安業務に対する国民の理解を得る上で特に話題性のある事柄（阪神・淡路大震災の救援活動、横浜海上防災基地の運用開始、廃船指導票など）を記述している。

第一部においては、阪神・淡路大震災、銃器を使用した凶悪事件等平穏な国民生活を震撼させる事態が相次ぐ中、海上における安全確保を通じて国民生活の安寧にかかわってきた海上保安業務については、従来以上に海から陸への支援、海陸の連携等「海から陸を見る」という視座に立脚することが求められているとの認識のもとに、海上保安庁のさまざまな施策のうち、国民生活に密接に関係する海上保安業務に焦点を当て、国民とのかかわりを中心に施策の現状、新たな取り組みを記述している。

第一章では、自然災害、海上災害の防止に的確に対応するため海上保安庁が講じてきた対策と、阪神・淡路大震災を踏まえ提起された初期被害情報の早期把握、被災地への海上アクセス能力の強化、海陸の連携のあり方等の課題に対する今後の取り組みを記述している。

第二章では、近年、世界的な課題となっているばかりでなく、国民生活とも深くかかわっている海洋環境問題について、汚染の動向と防止のために海上保安庁が講じてきた措置と、一般国民も含めた環境保全への取り組みの要請、増加傾向にあるＦＲＰ船等の不法投棄問題等の新たな課題に対する対応について記述するとともに、地球規模での保全対策を講ずる上でも不可欠となっている環境の現況把握、環境悪化のメカニズム解明等のための調査研究の推進状況を記述している。

第三章では、国際情勢の変化、通信機器、航海計器の飛躍的な発展に伴って、海上犯罪が悪質化、巧妙化する中、国民生活の安全に大きな脅威を与えている薬物、けん銃の密輸入事犯、あるいは社会問題化している不法入国事犯について、その現状と関係機関との連携強化を中心としたこれら事犯に対する今後の対応について記述している。

第四章では、親水性に対する国民の関心が高まりを見せる中、増加傾向を示している海洋レジャー事故について、例を示しつつその状況を説明するとともに、愛好者自らの安全意識の高揚が事故防止に不可欠のものとなっている状況下、海上保安庁が取り組んでいる施策について記述している。

また、**第二部**においては、平成六年を中心に、海上保安庁が実施した業務と現況について記述しているほか、平成六年十一月十六日発効した「海洋法に関する国際連合条約」（国連海洋法条約）と海上保安業務のかかわりと対応について記述している。

第一部

第一章　防災における役割＝略＝

第二章　海洋環境の保全に関する役割

Ⅰ　海洋汚染の推移と防止対策の動向

(1)海洋汚染の推移

＊海洋汚染の発生確認件数は、昭和四十八年には二、四六〇件を確認したが、平成六年には約三分の一である七三二件まで減少、油による汚染件数も二、〇六〇件から三七三件に減少

＊油以外（廃棄物、有害液体物資、工場排水等）による海洋汚染は、昭和四十八年の一五四件が昭和六十二年以降三〇〇件前後で推移、全体の海洋汚染に占める割合が増加

(2)海洋汚染防止対策の動向

＊海洋汚染の発生する可能性の高い海域への巡視船艇・航空機の重点的配備、沿岸部での陸上からの監視等、海陸空一体による監視取り締まりを実施

＊海事関係者を中心に各種講習会等を通じ意識の高揚のための活動を推進

＊海洋汚染防止推進員が海洋汚染の監視活動、海洋環境保全思想の普及啓発活動を実施

Ⅱ　海洋環境保全のための新たな対応

(1)国際的動向

＊平成四年六月「環境と開発に関する国連会議」（UNCED＝地球サミット）において「環境と開発に関するリオ宣言」および「アジェンダ21」等が採択

＊平成六年十一月、海洋環境の保護、保全についても規定した「海洋法に関する国際連合条約」（国連海洋法条約）が発効

(2)国内の動向

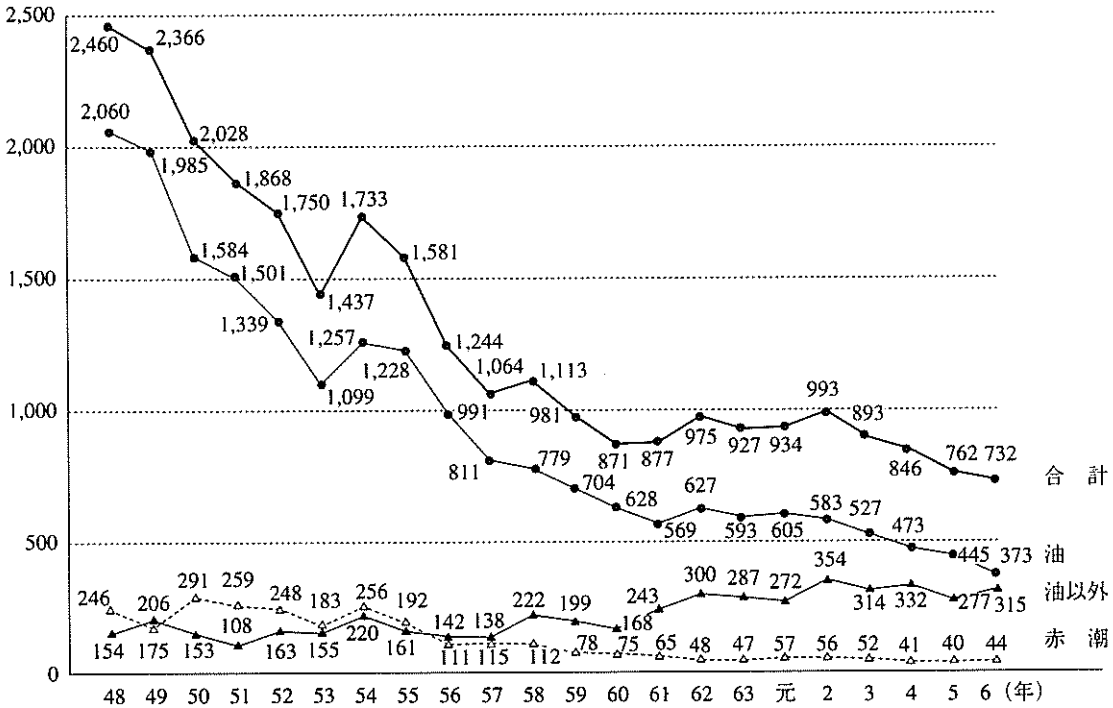
＊今日では、特定の事業活動に伴う大規模な環境汚染よりも、日常生活等に伴う軽微な負荷の集積による環境問題が顕在化

＊平成五年十一月に施行の「環境基本法」にもとづき、六年十二月「環境基本計画」が閣議決定され、国、地方公共団体、企業をはじめ国民についても責務が明確化

(3)今後の海上保安庁の対応

＊海洋環境保全施策の展開、監視

海洋汚染の発生確認件数の推移



取り締まり等を一元的に実施するため、平成七年四月、警備救難部に「海上環境課」を設置

＊平成七年度から、従来の「海洋汚染防止推進週間」を「海洋環境保全推進週間」に改定したほか、新たに「海洋環境保全講習会」を開催し、一般国民を含めた幅広い海洋環境保全活動を推進

＊「廃船指導票」（通称オレンジシール）の貼付により、廃船の適正処理を促す一方、適正処理体制の確立に向け地方公共団体と協議

＊政府として批准を検討中の国連海洋法条約について、適切に対処するための体制整備等が必要

Ⅲ 海洋環境の状況把握のための調査・研究の推進

＊環境保全のためには、現況把握、環境悪化メカニズム解明が肝要

＊海洋環境把握のためには、国際的連携を図った海洋調査が重要

(1)海洋環境状況把握のための調査

＊地球温暖化と海洋とのかかわりを解明するため、西太平洋海域共同調査（ＷＥＳＴＰＡＣ）、世界海洋循環実験（ＷＯＣＥ）等の国際共同調査に参画

＊日本海洋データセンターは、各種国際共同調査にデータ管理機関として参画し、調査によって得られた海洋データを一元的に収集・管理し、各国の海洋調査機関等との交換を実施

(2)海水・海底堆積物の汚染調査

我が国周辺海域、東京湾等の閉鎖性の高い湾域について、海水・海底堆積物の調査を実施

＊旧ソ連・ロシアによる放射性廃棄物の日本海への投棄問題に関し、平成六年三月から四月にかけての日韓露の共同調査に職員を派遣、平成七年七月調査参加国共同により、影響は認められなかった旨の最終検討結果公表

(3)その他

＊廃油ボールの実態把握のための我が国周辺海域および沿岸部における廃油ボール漂着・漂流状況を調査

＊平成三年一月から海上漂流物による海洋汚染問題に対応するため実態調査を開始

＊化学物質による海洋汚染に対応するため、これらの物質の迅速な特定を行うための研究を実施

第三章 海上犯罪に対する対応

Ⅰ 麻薬・覚せい剤等の薬物事犯の現状と対応

(1)薬物事犯の現状

＊我が国では、薬物の乱用が拡大する傾向にあり、社会的にも憂慮すべき事態で、その撲滅は国家的課題

＊我が国において乱用されている薬物の大部分は、密輸入されたものと考えられているが、通信機器や航海計器の飛躍的発展と相まって、洋上積み替え等その手口の悪質化・巧妙化等により、水際摘発は難しい状況

＊外国船舶乗組員による密輸入、不法所持も増加

＊六年には、他機関との合同によるものを含め九件を検挙し、大麻約一七六キログラム、覚せい剤（原料も含む）三五五キログラム等を押収

(2)薬物事犯への対応

薬物の供給を水際で遮断するため、次の対策を推進

＊情報収集活動の推進、洋上積み替えの行われるおそれの高い海域における監視警戒

＊警察、税関等の取締機関と連携し、船艇・航空機を活用した機動的な海上取り締まりの実施

＊民間の海上防犯連絡員、海上保安官連絡所等を通じた各種情報の通報体制の強化および海上防犯講習会等を通じた協力体制の強化

＊海上における薬物の不正取引を防止するための積極的な国際協力

Ⅱ けん銃事犯の現状と対応

(1)けん銃事犯の現状＝略＝

(2)けん銃事犯への対応＝略＝

Ⅲ 不法入国者の現状と対応

(1)不法入国の現状

＊船舶を使用して我が国へ不法に入国しようとする外国人は依然として後を絶たない状況

＊中国人については「蛇頭＝スネークヘッド」と我が国暴力団が手を組み密航者を洋上にて乗り換えさせる等、事犯の組織化、巧妙化

＊本年に入って、一度韓国に入国したうえで密航ブローカーに依頼した韓国国内で不法就労していたパキスタン人、ミャンマー人等による不法入国事犯が増加

＊不法入国した外国人による犯罪の発生等国民生活への悪影響等が懸念

(2)不法入国事犯への対応

＊関係機関と緊密な連携を保ちつつ不法入国事犯が発生する恐れの高い海域における監視警戒の強化

＊密航事件の捜査における密航組織の全容解明

＊薬物事犯の場合と同様に、民間の協力体制の一層の強化

第四章　海洋レジャーの安全確保と健全な発展のための対策の推進

Ⅰ　海洋レジャーの現状と今後の動向

＊モーターボート等の保有隻数は平成六年末で約三十二万隻、小型船舶操縦士免許の総取得者は約二百四十三万人で増加傾向

＊海洋レジャーに伴う事故は、後を絶たない状況にあり、救助を必要とする海難に遭遇したプレジャーボート等の隻数は、昭和六十年の四七一隻が平成六年には六〇六隻で増加傾向

＊海洋レジャーの普及、定着、活発化により事故の増加が懸念

Ⅱ　海洋レジャー事故の発生状況とその原因

＊プレジャーボート等の主たる海難原因は、操船不適切等の運航のための初歩的な知識・技能の不足、不注意等

＊海洋レジャーにかかる主たる海浜事故原因は、気象・海象等に対する不注意等

Ⅲ　海洋レジャー事故の救助状況

＊六年は、要救助船舶となったプレジャーボート等のうち四八四隻が救助され、救助率は八九％

＊直接救助の一九二隻を含む四三八隻のプレジャーボート（全体の七二％）に対し救助活動を実施

＊いそ釣り、サーフィン等の海洋レジャーにかかる海浜事故者数八九〇人のうち自力救助の五四人を除き四三六人が救助され、救助率は五二％

＊直接救助の九四人を含む五三一人の海洋レジャーにかかる海浜事故者（全体の六〇％）に対し救助活動を実施

Ⅳ　海洋レジャーの安全対策

＊海洋レジャーの安全確保のため、愛好者各人の安全意識高揚等を図る施策を推進

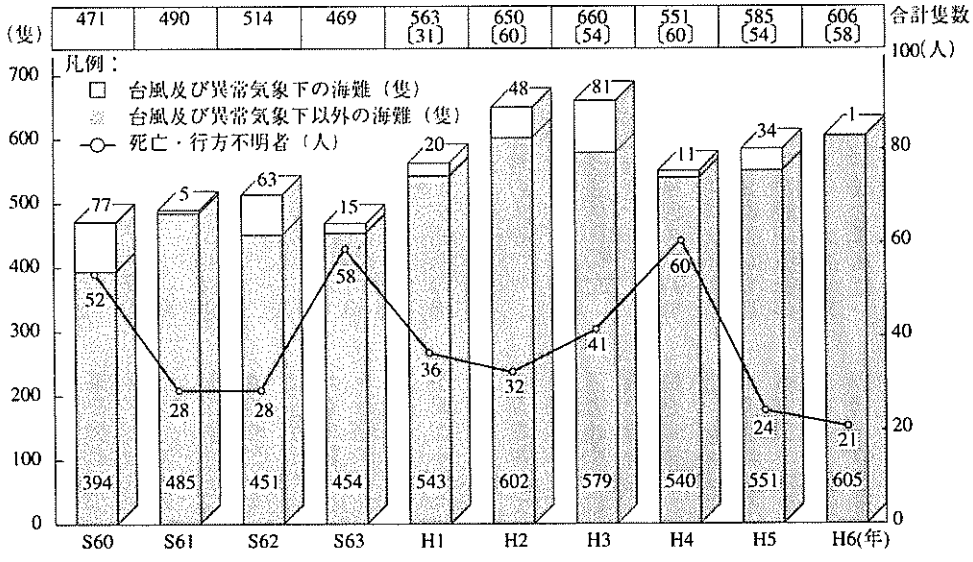
(1)海洋レジャー関係者に対する安全指導等

＊事故防止のためには関係者個々の安全意識の高揚が重要

＊海難防止強調運動の展開、海難防止講習会、海上安全教室等による安全意識の高揚等の推進

＊パーソナルウォータークラフト

プレジャーボート等の要救助船舶隻数および死亡・行方不明者数の推移



（注）・〔 〕内は遊漁船の隻数である。

・　平成元年より「遊漁船」の定義を「遊漁船業の適正化に関する法律」に定める遊漁船業の用に供する船舶としたので，それ以前の「遊漁船」の統計は作成できない。

安全協会と連携した水上オートバイユーザーに対する安全指導
＊ヨットレースの主催者に対し参加艇の安全性等安全対策を指導
＊全国で延べ四十四日開催されたボート天国を通じた安全思想の普及および海洋レジャー行事相談室の設置

(2)関係団体の充実強化

プレジャーボート等の安全を確保するためには、愛好者自らがその安全意識を高めていく必要があり、自主的に安全活動を行う民間の活動が不可欠

＊プレジャーボート関係者に対して安全教育活動等を行う安全指導員制度の推進
＊プレジャーボート等にかかる海難の未然防止、運航マナーの向上等を図っている民間団体の活動を支援
＊会員艇の救助サービスを行うプレジャーボート救助事業（ＢＡＮ）の支援
＊潜水病のための緊急ホットラインを設ける等の活動を行っているレジャー・スキューバ・ダイビング事故にかかる応急援助事業（ＤＡＮ）の支援
＊自主的な安全対策の普及・実施等を行っている各種安全対策協議会の活動の支援

Ⅴ 海洋レジャーの安全に資する情報の提供等

(1)安全に資する情報の提供

全国各地の主要な岬の灯台等における局地的な気象・海象の情報の提供、「海の相談室」等による海洋レジャーの安全に資する情報の提供

(2)事故情報の入手体制の整備

船舶電話ならびにマリネット電話にて、各管区海上保安本部に直接つながる緊急通報用電話（略称「海の一一〇番」）海上保安部署等の加入電話番号の統一等による海洋レジャー事故情報の入手体制の整備

第二部

第一章　海上治安の維持

Ⅰ 領海警備等＝略＝

Ⅱ 海上における法秩序の維持＝略＝

Ⅲ 海上紛争等の警備と警衛・警護＝略＝

第二章　海上交通の安全確保

Ⅰ ふくそう海域における安全対策

＊船舶交通のふくそうする東京湾等および入出港船舶の多い港は、海上交通安全法および港則法により特別の交通ルールが定められているとともに、海上交通に関する情報提供と航行管制を一元的に行うシステムとして海上交通情報機構等を整備・運用
＊東京湾横断道路等の大型プロジェクトに対する安全対策を推進

Ⅱ 海上交通の安全確保のための指導

＊要救助海難の発生原因の六八％が人為的要因によるものであり、海難防止思想の普及・高揚ならびに海難防止に関する知識・技能の習得等が有効であることから、海難防止講習会等（平成六年九五一回）を実施
＊外国船舶に対し、我が国周辺海域の気象、海象の特性、同情報の入手方法等について周知の徹底、外国船舶安全対策連絡協議会の設立（平成七年八月現在四十六協議会）の促進、活動の活性化を推進
＊各種船舶の特性に応じた安全対策を推進

第三章　海難の救助

Ⅰ 海難の発生と救助状況

＊要救助船舶のうち、直接救助した三六五隻を含む一、二八四隻に対して救助活動を実施
＊海難によらない乗船者の事故者数は八九八人、このうち三六六人が死亡・行方不明、これらに対し直接救助した一五二人を含む五三二人に対して救助活動を実施
＊海浜事故等の事故者数一、六五三人のうち、直接救助した一一五人を含む九八一人に対して救助活動を実施

Ⅱ 海難救助体制

＊海難救助を迅速・的確に行うため、二十六カ所の陸上通信所およびＣＯＳＰＡＳ／ＳＡＲＳＡＴシステムの運用等による海難情報の早期入手
＊平成六年にこれらの通信所が取り扱った海難に関する通信は三、一四八件、このうち遭難通信は八一件、緊急通信は四〇〇件
＊全国の海上保安部署等において、

二十四時間の当直体制をとるとともに、海難の発生のおそれがある海域への巡視船艇の前進配備等による海難への即応体制

＊国際的な捜索救助体制を確立するための「一九七九年の海上における捜索及び救助に関する国際条約」（ＳＡＲ条約）に基づく、米国等の隣接諸国とＳＡＲ協定の締結等による国際的な協力体制の確立等

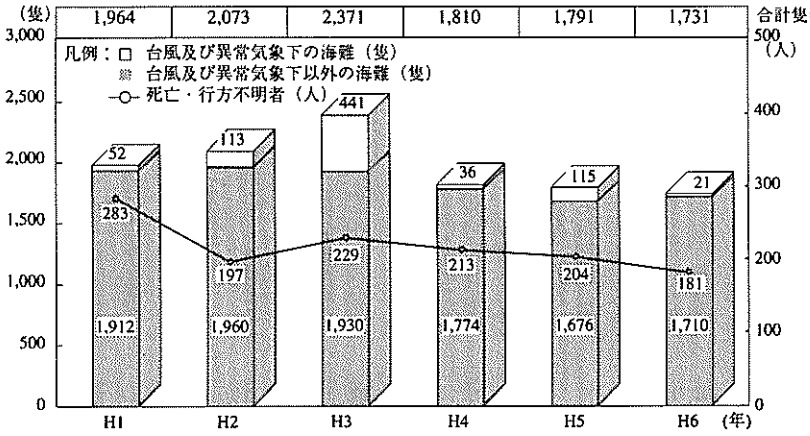
＊日本の船位通報制度（ＪＡＳＲＥＰ）については、平成六年に延べ二六、二五八隻が参加、また、米国の船位通報制度とも連携

＊特殊救難体制および救急救命士の育成等の救急救命体制の充実強化

＊平成六年は洋上救急事業として、二八件出動、医師、看護婦等五三人を輸送

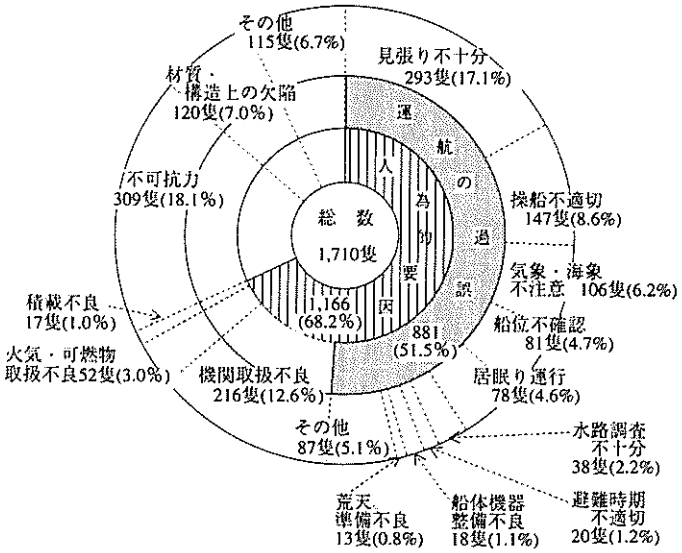
＊我が国の船舶が本邦から遠隔の諸外国の周辺海域で海難に遭遇した場合等は、直接または外務省等を通じた相互に援助の依頼等を実施（六年二九件）

要救助船舶隻数および死亡・行方不明者数の推移



（注） 平成５年については，上記のほかに北海道南西沖地震に伴う海難がある。

要救助船舶の原因別隻数（６年）



台風および異常気象下のものを除く

Ⅲ ＧＭＤＳＳへの対応

＊平成四年に導入された「海上における遭難及び安全に関する世界的な制度」（ＧＭＤＳＳ）の平成十一年の完全移行の前に、地域利用設備（ＬＵＴ）、業務管理センター（ＭＣＣ）等を整備、既に運用を開始

第四章　海洋環境の保全と海上防災

Ⅰ 海洋汚染の現状と海洋環境の保全対策

＊平成六年に我が国周辺海域において発生した油による海洋汚染は三七三件（五一％）、船舶からの排出によるものが大半、その原因は人為的なものが半数

＊「廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約」（ロンドン条約）の附属書の改正により、八年一月から原則として産業廃棄物の海洋投棄が禁止されることから、廃棄物排出船の所有者等関係者の適切な指導の実施

＊平成六年には、海上環境関係法令違反一、一三〇件を送致、海洋汚染及び海上災害の防止に関する

法律違反がその大部分

Ⅱ　海上災害の現状と防災対策

＊平成六年には、防除措置が講じられた油排出事故が一九三件発生し、船舶火災が一三六件発生

＊油排出事故に的確に対応するため、全国主要部署に排出油防除資材等を配備する等、排出油防除資材等の整備を推進

＊流出油災害対策協議会等の体制強化等、関係機関相互の協力体制の強化の推進

＊海上災害防止センターの指導監督等による官民一体となった海上防災体制の確立

＊「アセアン海域における油汚染に対する準備及び対応に関する国際協力計画」（ＯＳＰＡＲ計画）等、各国における防除システムの確立ならびに事故発生時における要請に応じた資材等の提供等の国際協力の推進

＊米国沿岸警備隊（ＵＳＣＧ）、韓国等との油防除機関との専門家会合等を通じた二国間の協力の推進

＊平成七年五月二十七日（日本時間）にサハリン北部を襲った地震に対し、外務省等からの要請を受け緊急支援物資を巡視船および航空機により輸送するなど、迅速的確な緊急救援活動を実施

第五章　海洋調査と海洋情報の提供

Ⅰ　管轄海域の確定

＊国連海洋法条約の批准に備え、管轄海域を確定するために測地衛星「ラジオス」および国産測地衛星「あじさい」のレーザー測距による測地および大陸棚の範囲の設定のために必要な調査等の実施

Ⅱ　航海の安全確保のための海洋調査および情報提供

＊航海の安全確保のため、水路測量、海象観測等を実施するとともに、その成果に基づく水路図誌を刊行する等の情報提供を実施

＊平成六年度末現在、港泊図、海岸図、航海図、航洋図、電波航法用海図、総図および航海用電子海図など八九六版の航海用海図を刊行

＊船舶航行の安全のために緊急を要する情報については、航行警報として提供

Ⅲ　海洋情報の管理・提供

＊日本海洋データセンターの運営のほか、本庁と管区海上保安本部をコンピュータ・ネットワークで結合する海洋データ高度利用システムの整備等海洋情報の有効利用を促進

第六章　航路標識業務の現状

Ⅰ　航路標識の現状と整備

＊平成六年度末現在、光波標識五、二〇〇基、電波標識一一一基、音波標識二四基、その他の標識二七基、合計五、三六二基を設置・管理

＊平成六年度は、五〇件の新設整備、五九二件の改良改修、阪神・淡路大震災にかかる一七件の復旧工事を実施

＊ディファレンシャルＧＰＳの整備に着手

＊ロランＣ国際協力チェーン構築のための準備の実施

Ⅱ　航路標識の保守・運用

＊そのほとんどが自動化され無人で運用されている航路標識の機能を維持するための定期的な巡回、保守の実施

＊無線回線および電話回線を利用した監視システム等による運用状態の監視および事故発生時の速やかな復旧

Ⅲ　自然エネルギーの利用と歴史的・文化的施設の保存

＊風力、太陽、波力といった自然エネルギーの利用拡大および歴史的・文化的価値の高い灯台等を保存するための修復工事を実施

第七章　海上保安に関する国際活動

Ⅰ　国際機関との協力

＊国際海事機関（ＩＭＯ）、国際水路機関（ＩＨＯ）、政府間海洋学委員会（ＩＯＣ）、国際航路標識協会（ＩＡＬＡ）等の国際機関の活動への参加・協力等、海上保安の各分野における国際協力の推進

Ⅱ　国際協力・国際貢献の推進

＊開発途上国における海上保安業務の充実に協力するため、国際協力事業団を通じ、研修員の受け入れや専門家の派遣等による技術協力を実施

Ⅲ　国連海洋法条約への対応

＊平成六年十一月十六日に発効した「海洋法に関する国際連合条約」は、領海および接続水域、国際航

行に使用される海峡、排他的経済水域、大陸棚、公海、海洋環境の保護および保全等について規定、現在関係省庁において平成八年の批准に向けた作業を実施中

＊同条約では、外国船舶の無害でない通航とみなされる活動を列挙、接続水域を設定できる範囲が二四海里にまで拡大、領海の基線から最大二〇〇海里内の水域において、沿岸国が天然資源の探査、開発等の目的のための主権的権利を有する排他的経済水域、海洋環境の保護および保全等に関する管轄権等を規定

＊我が国が国連海洋法条約を批准するに伴い、海上保安庁が実施すべき分野は、量的にも質的にも増大し得るので、こうした事態に十分かつ適切に対応できるよう体制整備を図ることが必要

第八章　海上保安体制の現状

Ⅰ　組織・定員

＊平成七年八月末現在、組織は、管区海上保安本部一一カ所、海上保安（監）部署一一八カ所、海上交通センター五カ所、航空基地一四カ所、特殊救難基地一カ所、統制通信事務所一〇カ所、水路観測所四カ所、ロランセンター一カ所および航路標識事務所九七カ所、海上保安大学校および海上保安学校（分校として門司分校および宮城分校）

＊平成六年度末の定員は一二、一七九人

Ⅱ　装備

＊平成六年度末現在、警備救難、水路および灯台業務用の船艇等合計五〇八隻（総トン数一三七、七六〇㌧）、航空機七〇機を保有

＊巡視船艇・航空機の中には、既に耐用年数を迎え、性能劣化の著しいものもあり、多様化する海上保安業務に対するニーズに応えるためにも早急に代替整備が必要

Ⅲ　教育訓練体制

＊海上保安大学校および海上保安学校において、新規採用職員に対して必要な教育訓練を実施するとともに、職員に対しても各種研修を実施

Ⅳ　研究開発

＊海上保安試験研究センター等において、業務に関連した研究開発を実施

海洋汚染防止ワンポイント(86)

ブルーマリンセミナー'95

去る十月十九日および二十日の二日間、中華人民共和国・大連市で、日中海洋汚染防止協力セミナー（ブルーマリンセミナー'95）が開催されました。

このセミナーは、北西太平洋地域海計画（ＮＯＷＰＡＰ）の一環として、近隣諸国と協力して、わが国周辺海域における大規模海洋汚染事故対策を実施していく体制を整備するため、昨年、韓国（ソウル）で開催したセミナー（ブルーマリンセミナー'94・in・ソウル：昨年十一月号の本欄を参照）に引き続き、笹川平和財団の協賛のもと、㈳日本海難防止協会を事務局として、本年度は中華人民共和国との相互理解・協力関係の促進を図ることを目的として、運輸省と中華人民共和国交通部との協力により開催したものです。

このセミナーには、中国における海運、石油、港湾などの関連分野で海洋汚染防止の実務に携わっている関係者の方々が、北はハルピン（哈爾浜）、南はハイナン（海南）島といった広い地域から、聴講者として多数出席しました。開会にあたって中国側から、中国交通部安全監督局副局長のほか、大連市副市長の挨拶もあり、本件に関する関心の高さが伺われました。

続いて、日本、中国およびＩＭＯからの講師により、海洋汚染を防止するための対策や、油流出事故が発生した際の対応などについての広範な内容の講演が行われ、さらにこれらの講演の内容についての活発な意見交換が行われ、今後の日中両国による本分野での協力促進に向けての大きな盛り上がりの中、大成功のうちに終了しました。

（運輸政策局環境・海洋課）

＝関連記事16ページ＝

海の気象L

阪神・淡路大震災から九カ月

―神戸海洋気象台の港湾気象業務―

二内荘一
堀之内（神戸海洋気象台港湾気象官）

平成七年一月十七日夜明け前、明石海峡付近を震源とするマグニチュード七・二の都市直下型大地震が起こり、阪神間や淡路島に甚大な被害をもたらしました。

気象庁は、この地震を「兵庫県南部地震」と命名し、政府においても被害の重大さからこの災害を「阪神・淡路大震災」と称することになりました。

神戸海洋気象台の間近で発生したこの地震のため、気象台の業務も大きな影響を受けました。今回は港湾気象業務……港湾気象官の仕事……についてご紹介します。

船舶から寄せられる気象や海洋の観測データは、気象予報・警報の充実や気象サービスの改善、ひいては船舶の安全確保に役立てられています。国連の専門機関である世界気象機関（ＷＭＯ）は、船舶から送られてくるこの貴重なデータの品質を保つため、加盟各国の港に「港湾気象官」を配置するよう求め、日本においては気象庁がこの要請を受けて神戸海洋気象台、名古屋、横浜両地方気象台に港湾気象官を配置しています。

港湾気象官（ＰＭＯ：Port Meteorological Officer）は、世界中の主要港に配置されており、そのサービス業務の内容は気圧計などの気象測器点検をはじめ、気象や海象に関する助言や相談に応じるというものです。

これらのサービスを行うため、港湾気象官は港に停泊している船舶を訪問（訪船）して気圧計の点検などを行いますが、日本船はもとより外国船の場合、つたない英語のやりとりの中にも好意的に応じてくれる船がほとんどで、訪船目的が理解されると航海士や船長は気圧計を備えたブリッジへすぐさま案内してくれます。

神戸海洋気象台が点検を担当する船舶の国籍・地域別内訳（平成七年十月現在）は第1表のとおりです。また、平成六～七年度の訪船による気圧計点検月別実績は第2表のようになっています。

ここで気付くことは、二月から四月にかけての訪船回数がゼロになっていることです。これは、震災により訪船業務が停止したことを意味しており、港湾気象官の仕事もまた阪神・淡路大震災の多大な影響を受けることになりました。

華やかでおしゃれな国際港湾都市神戸は、地震直後から都市機能、港湾機能が停止状態に陥りました。水道、ガス、電気などライフラインの途絶、鉄道、高速道路の不通、ビルや家屋の崩壊と多数の犠牲者等々、言語に絶する損害を受けました。特に港湾施設は、コンテナバースを含む全バースが被災し、バックヤードの上屋、ガントリークレーン、倉庫等のほとんどが使用不能となり、著しい機能低下に

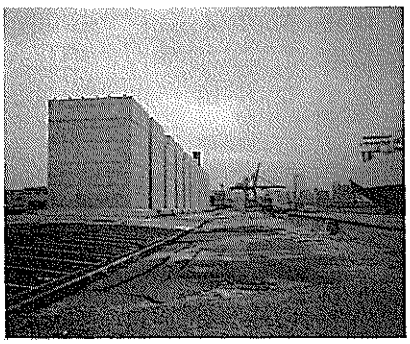
〈第１表〉船舶の内訳

国　名	隻数
アルゼンチン	4
バハマ	10
ブラジル	7
台湾	39
中国	20
チリ	3
コロンビア	2
キプロス	4
チェコスロバキア	1
デンマーク	12
エジプト	1
エクアドル	3
フランス	5
ドイツ	17
ギリシャ	16
インド	6
インドネシア	10
イラン	2
イスラエル	1
イラク	3
韓国	27
クウェート	10
リベリア	94
オランダ	29
ノルウェー	10
マルタ	1
マレーシア	1
ミャンマー	6
メキシコ	4
パナマ	252
フィリピン	22
パキスタン	4
ペルー	2
ポーランド	1
シンガポール	26
南アフリカ	5
サウジアラビア	1
セントビンセント	4
イギリス	23
スウェーデン	2
タイ	6
アメリカ合衆国	13
旧ソビエト連邦	10
香港	1
バヌアツ	3
ベトナム	1
旧ユーゴスラビア	2
日本	444
合　計	1170

襲われました。一方、神戸海洋気象台そのものも庁舎や測風塔が壊れた中、防災情報の発表や職員の安全確保に追われ、訪船どころではなくなりました。もっとも、港へ行ったところで点検対象船舶もなかったでしょうが……。

四月になると高速道路を除き道路事情も徐々に改善され、鉄道も復旧する区間が次第に延びてきました。訪船業務の再開です。しかし、停泊する船舶はまだ少なく、地震前に比べると微々たるものでした。

日を経るにつれ復旧、復興があちらこちらで始まり、政府においても諮問機関「神戸復興委員会」が設置されてさまざまな復興計画が提案・実施されています。また、神戸市においても「神戸港復興計画委員会」が設置されて、平成七年四月に復興計画書が提出され、この計画に基づいて災害復旧工事が急ピッチで進められています。この神戸港復興計画の基本方針は次のとおりです。



岸壁復旧用の巨大15㍍ケーソン

海側にせり出した岸壁＝７・10

○　「神戸港湾計画」(目標：おおむね平成十七年)をもとに、震災を乗り越えた二十一世紀の新たな港づくりを目指す。

○　復興優先順序を定め、重点整備による早期復興を図る。

○　災害に強い都市造りのために、災害に強い「防災港湾」造りを目指す。

○　市街地の復興に資する計画とする。

阪神・淡路大震災から九カ月が過ぎ、崩壊したビルや家屋の撤去はほとんど終わりました。鉄道も新幹線や私鉄、ＪＲ在来線も全線開通しています。道路も混雑は続いているものの、高速道路をのぞいて通行可能となりました。

神戸港には、今や六万㌧クラスの大型コンテナ船が停泊を再開し、限られた港湾施設を最大限活用することによって、海外定期航路の便数でほぼ七割、取り扱い貨物量で六割強まで戻ってきており、復興するとともにさらに増加が予想されています。これら昼夜を分かたず不眠不休でライフラインや港湾、街、交通網の復旧工事に携わった人々の努力を思うとき、本当に頭の下がる思いがしますし、この努力は今も続けられています。街や港は確実に復興しつつありますが、あの地震で大きく波打った大地は、その破壊の痕跡をまだ至る所に残しています。神戸海洋気象台の港湾気象業務も神戸の復興に歩調を合わせ、再び活気をとり戻しつつあります。

(注)　写真はポートアイランドで

〈第２表〉　**訪船による気圧計点検月別実績**（平成６年10月～７年10月まで）

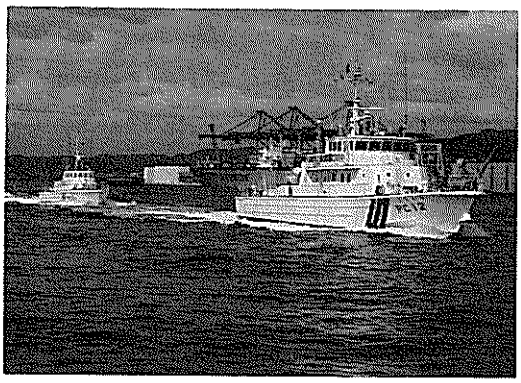
	平成６年			平成７年								
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
訪船回数	5	1	4	1	0	0	0	2	1	1	1	3	3
訪船隻数	12	1	7	2	0	0	0	3	1	1	4	9	14
点検個数	24	4	10	2	0	0	0	5	4	1	5	14	24

平成七年度 全国海難防止強調運動の実施結果

海上保安庁、㈳日本海難防止協会および㈶海上保安協会の主催による全国海難防止強調運動は、九月十六日から三十日までの十五日間にわたって実施しました。

この運動は、私たちの大切な家族や財産を奪い、人々に深い悲しみを与える海難を防止するため、船舶乗組員はもとより、船舶所有者、漁業関係者、乗組員の家族、海洋レジャー関係者、さらにはこれから海洋レジャーを楽しもうとする人も含め、広く国民の海難防止についての関心を高めるとともに理解を深め、海難防止思想の普及と高揚を図ることを目的とし、「海難ゼロへの願い」をスローガンとして年一回、官民の関係者が一体となって全国的に展開しているものです。

特にこのうち、広尾、塩釜、東京、衣浦、土佐清水、高松・坂出、福岡、舞鶴、直江津、鹿児島、沖縄の十一地区については、日本船舶振興会の補助金を受けました。



海上パレード＝9・18、神戸

〈実施結果〉

今年度は、居眠り、飲酒などマナーの欠如に起因する海難を防止するため「基本的な操船マナーの励行」を重点事項として、ポスター、パンフレット等による広報活動を行ったほか、次の活動を通じ海難防止を訴え、全国各地において運動を展開しました。

＊各種行事（一〇一回実施、五、四六三人参加）

①プレジャーボート、遊漁船、漁船、官公庁所属船などさまざまな船が参加した海上パレードを実施するとともに、一般の方々に一日船長・一日海上保安官になっていただくなどして、通航船舶、港内在泊船等に対し海難防止を呼びかけました。

②一般の方々に、さまざまなタイプの巡視船艇に乗船していただき、日ごろなかなか見ることのできない海からの地元の景色を眺めながら、海に親しんでいただくとともに、海難防止についての関心を高めていただきました。

③小型船安全協会所属の海上安全指導員との合同パトロールにより、プレジャーボート等に対し安全指導を実施しました。

＊安全総点検（五六九回実施）

旅客船、危険物積載船、海上工事、マリーナ等の安全管理者等の立ち会いのもと、安全運航等に関し点検を行いました。

＊海難防止講習会等（一四五回開講、六、五八五人受講）

海事関係者を対象に海難防止に関する専門的な知識・技術の習得および向上を目的とした海難防止講習会や一般の青少年を対象に海難防止に関する基本的事項や海洋および船舶に関する基礎知識等の習得を目的とした海上安全教室を開講しました。

＊海難救助訓練、海上防災訓練等（四四回実施、三、七一八人参加）

旅客船関係団体、漁業組合、海洋レジャー関係団体等と合同で各種訓練を実施しました。

＊訪船・現場指導（六、七三〇隻に対して指導実施）

旅客船、危険物積載船、プレジャーボート等に対し、パンフレットを配布するなどして船舶の安全運航に関して指導を行いました。

＊企業訪問（九二八社に対して指導実施）

火力発電所、危険物基地、海洋レジャー関係団体等を訪問し、船舶の安全運航に関して指導を行いました。

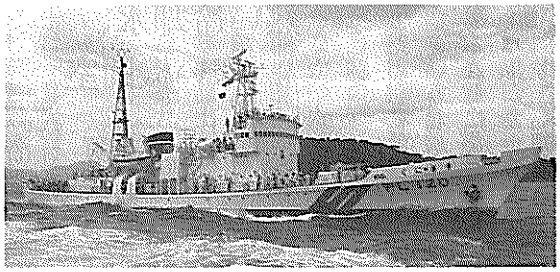
＊後援

運輸省、気象庁、水産庁、㈶日本船舶振興会、日本海事財団

＊協賛

海事関係五六団体

旅客船の事故対策訓練＝９・25、関西国際空港



巡視船による体験航海＝９・17、門司

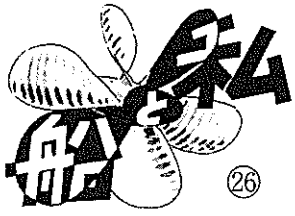
一日海上保安官による旅客船の安全点検＝那覇

ヨットの安全点検＝東京・夢の島で

一日海上保安官任命式＝９・17、門司

平成７年度全国海難防止強調運動期間中の活動状況（速報）　海上保安庁

活動内容＼管内		一	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一
各種行事	回数	11	8	9	2	13	7	25	10	10	2	4
	人数	219	120	172	270	1421	245	1851	644	284	80	157
安全総点検	件数	17	28	63	38	88	118	95	23	35	47	17
海難防止講習会等	回数	6	18	13	9	9	20	22	7	16	20	5
	人数	482	659	577	280	388	795	1202	540	495	1054	113
海難救助訓練、海上防災訓練等	回数	2	4	3	2	9	8	6	4	0	4	2
	人数	285	399	290	142	486	631	311	254	0	486	434
訪船・現場指導	回数	381	289	938	604	754	1085	1150	580	303	471	175
企業訪問	件数	81	144	120	28	44	116	109	54	56	69	107



熱い冷却水、寒い機関室

大須賀 祥浩（よしひろ）
岡安 孝男画

機関当直の訓練を受けるため、私は〝らいおんずげいとぶりっじ〟という北米西岸航路のコンテナ船へ乗船することになった。北米での寄港地はバンクーバー（カナダ）、シアトルおよびポートランド（アメリカ）で、高緯度海域の航海が特徴だった。

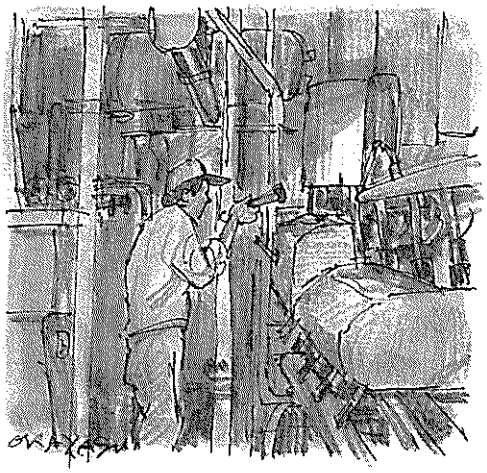
乗船直後から、私は一等機関士の直属となった。何も知らないド素人が相手だけに、教育係となった一等機関士も、とりあえずは様子を見ようという姿勢だった。

「まずは、機関室内の機器の配置を覚えること。次に、それらの機器の役割りと関連を理解すること。そして、それらを結ぶパイプラインを調べること……。そこから始めよう」

しばらくは自分で調べてみろ、という一等機関士の指示で、私は機関室内を一人で歩き回ることになった。

返事こそ元気がよかったものの、それは簡単なことではなかった。機関室全体の見取り図を描き、それぞれの銘板から機器の名前を拾い出してみるのが精いっぱいで、それらの役割と関連を理解することなどはとてもできなかった。

「三等機関士（サードエンジニア）、清浄機やオイルヒーターが、燃料油ラインとどう繋がっているのか教えてください」



関連する配置図を開いても、図面に慣れない私には、システム全体の流れがなかなか理解できない。ちょうど同年配なのをいいことに、私は三等機関士をさっそく師と仰ぐことにした。言葉づかいも、いつの間にか敬語になっていた。

「簡単、簡単……。まず、ダブルボットムのタンクから、燃料油をトランスファーポンプでセットリングタンクへシフトします。ここで油を加熱して、その比重差を利用して水分等を分離します。その油をオイルヒーターでさらに加熱してから、清浄機で遠心分離してスラッジを取り除きます。きれいになった油はサービスタンクへ送り込まれて、メインエンジンや発電機で使われる、という流れですね」

いま思えば、どうということはない説明なのだが、当時はまるで狐につままれたような気分だった。

さて、機関室というと、機械がせわしなく動いている眺めを想像される方が多いのではないだろうか？　しかし、現実の機関室内では、動いている部分を見かけることは、むしろ稀である。

運転中の主機（メーン・エンジン）にしても、清浄機にしても、外観からその動きを確認できるのは、ほんの一部分に過ぎない。それぞれの機器が重要な役目を担っているのに、その中で起こっていることが外からは見えないため、システム全体の構成を把握しにくいのが私の悩みの種だった。

だからと言って、機関室の中が静まり返っている訳ではない。お互い話もできないほどの激しい騒音、全身を揺すり上げるような振動、四〇度を軽く超える熱気……。それは、それまで私がいた船橋とは、まるで違う世界だった。例えば耳栓こそしてい

ずいひつ

るものの、激しい騒音で頭の中はパニック状態。振動のせいで取扱説明書が震え、文字がなかなか読めない。おまけに滴る汗が目に流れ込むありさまで、さすがの私も音を上げた。

もっとも〝耳栓などしていたら、機械の異常音が聞き取れない〟と言って、そのまま機関室で仕事をしていた人もいたらしい。それが当時のプロ意識だったのだろう。

＊　＊　＊

冷却水……というと、いかにも〝冷たい水〟というイメージを抱いてしまいそうだが、それは大きな誤解である。特に船の主機の場合、その排気温度は四〇〇度近くに達する。そんな高温にさらされた材質は、いきなり低温の水で冷却する訳にはいかない。極端な温度差は、材質に亀裂を招く恐れがあるからだ。そのため冷却水といっても、中には八〇度近い温度に維持されているものもあった。ところが当時の私には、そんなことなど思いもよらなかった。

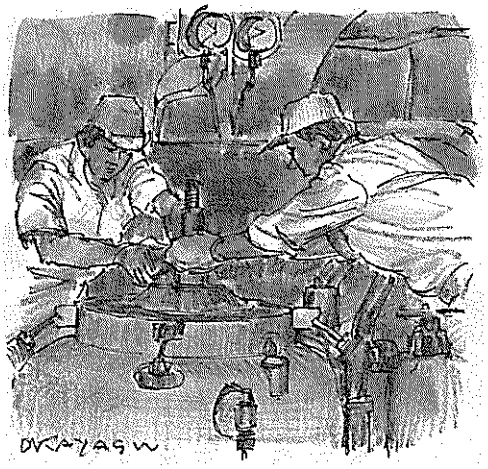
主機の燃料弁冷却水は、油の混入の有無を確かめるために、その一部がパイプラインの外へ導かれていた。一等機関士とともに機関室の見回りに出た私は、恐れも知らずに、そこへ歩み寄った。

「おい、気をつけろ。熱いぞ」

後で聞けば、一等機関士は、耳元でそう言ってくれたそうである。しかし、悲しいかな、その声は、激しい騒音と耳栓のおかげで、私の耳には届かなかった。

かすかに湯気が立っていたものの、私は憶することなく、指先を冷却水の中へ突っ込んだ。油分がないかどうか、ちゃんとチェックして、一等機関士にイイところを見せようという魂胆だった。

その瞬間、私の指先に、焼け付くような



痛みが走った。八〇度の熱水……、面の皮には自信があったが、指先の皮は人並みだったらしい。真っ赤に腫れ上がった指先は、みるみる大きな水膨れになっていった。

「馬鹿、あれほど言ってやったのに……」

急いで居住区へ戻り、氷水で指先を冷やす私を見て、一等機関士は不機嫌そうに呟いた。私の教育担当者だけに、その安全に責任を感じてくれていたのだろう。

「すみません、余計なことをして……」

指先は痛いわ、怒られて情けないわで、本当に散々な一日だった。

熱さに参ったかと思えば、今度は寒さに泣かされる時が来た。

本船はバンクーバーへ行くだけに、北緯五〇度を超える高緯度海域を航行することになる。一月を迎えた機関室の中は、北へ上がるにつれて、様相が一変した。機関室ファンのダクトからは、氷点下の外気が容赦なく吐き出され、機関室内の温度はみるみる下がっていった。暑い時はオアシスとも思えたダクトの下も、いつか防寒服なしでは立っていられないほどになっていた。

「停泊しても、冷却水ポンプは止めるな。今夜は冷えるぞ」

機関長の指示で、バンクーバー停泊中、機関は常に暖機状態に保たれた。

とはいえ、それまでの凄まじい暑さを知っているだけに〝パイプラインが凍りつくこともある〟という話を、私はなかなか信じることができなかった。

しかし、翌日、シャフトトンネル（船底の最後部で、プロペラシャフトが貫通している）へ降りた私は、側壁にぶら下がった氷柱（つらら）を見て驚くことになった。

酷暑と酷寒……。それが私の見た機関室の二つの姿だった。　（川崎汽船一航士）

大連でブルーマリンセミナー開く

海洋汚染防止研究部　主任研究員　大貫　伸

活発な質疑が交わされた会場

日中海洋汚染防止協力の集い

去る十月十九日、二十日の二日間、日本海難防止協会主催、日本国運輸省および中華人民共和国交通部協賛で、笹川平和財団の財政支援により海洋汚染防止と流出油防除に関する講演会「ブルーマリンセミナー'95大連」が国際海事機関（ＩＭＯ）を招いて中国大連市郊外の棒棰島ホテル国際会議場で開かれました。

このセミナーの主な目的は、中国の流出油防除に関する国内体制整備の側面支援および日中両国の海洋汚染防止国際協力の促進であり、今年五月に発効した「一九九〇年の油による汚染に係る準備、対応及び協力に関する国際条約」（ＯＰＲＣ条約）の基本精神に則り実施されたものです。

我が国の派遣団の構成

わが国からは、龍野孝雄・運輸省運輸政策局次長を派遣団長として、柚木浩一・海上保安庁警備救難部海上防災課長（演題＝日本の海洋汚染防止体制及び政策）、元良誠三・東京大学名誉教授（演題＝大規模海洋汚染事故対策の意義）、徳田廣・前東京大学教授（演題＝海洋環境と海洋汚染防止）、鈴木淑夫・海上災害防止センター防災部長（演題＝日本の流出油防除の現状と課題）、植田靖夫・元運輸省船舶技術研究所装備部長（演題＝流出油防除資機材及び技術の動向と課題）、加藤正夫・石油連盟油濁対策部長（演題＝日本の石油業界による海洋汚染防止対策）、臼居勲・日本船主協会常務理事（演題＝日本の海運業界による海洋汚染防止対策）、池上武男・日本海難防止協会海洋汚染防止研究部長（演題＝アジア海洋汚染防止協力計画）の各氏が講師として参加し、さらにＩＭＯのカリマノフ海洋環境部長がわが国の参加要請を承諾され、講師兼来賓として特別参加されました（演題＝ＯＰＲＣ条約に基づく流出油防除対応システムの策定方法）。

日本海難防止協会からは、西山知範専務理事が事務局長として、ほかに私が事務局員として参加しました。

ＯＰＲＣ条約の採択と発効

平成元年三月に米国アラスカ湾で発生したエクソン・バルディーズ号の座礁事故に伴う大規模油流出事故は、事故発生時の流出油防除に関する初動体制の不備や流出油処理機能が不十分であったことなどが原因となり、アラスカの豊かな自然環境に甚大な被害を及ぼしました。

平成二年十一月、この事件を契機としてＩＭＯは、大規模流出油事故に対応するための沿岸当事国の国内体制の整備と関係諸国間の国際協力体制の推進などを主な内容とするＯＰＲＣ条約を採択しました。ＯＰＲＣ条約は、平成六年五月に批准国が十五カ国となったことにより発効要件が満たされ、一年後の今年五月十三日に発効を迎えました。以後世界の国々は、ＯＰＲＣ条約に基づき一致協力して流出油の発見や防除活動を行うなど、海洋環境保全のための体制作りが地球的規模で進められることになったわけです。

ＯＰＲＣ条約への日本の対応

ところでわが国は、ＯＰＲＣ条約に対し、その策定段階から積極的な取り組み姿勢を崩さず、また自らも条約加入のための諸々の準

備作業を着々と進めてきました。例えば今年二月に運輸省は、その準備作業の一つとして、海事関係者等が本条約に対する理解を深めるとともに、わが国の今後の流出油防除に関する国内体制および近隣アジア諸国との国際協力体制の整備促進を目的とした国際検討会議「ＯＰＲＣコローキュウム'95」を東京・三田で開催しました。

一方、運輸省および海上保安庁が中心となって行っていた条約加入のための国内法の整備、すなわち「海洋汚染防止及び海上災害の防止に関する法律」（海防法）の一部を改正するための準備作業も今春そのすべてが終わり、五月十二日には改正海防法を公布するに至りました。

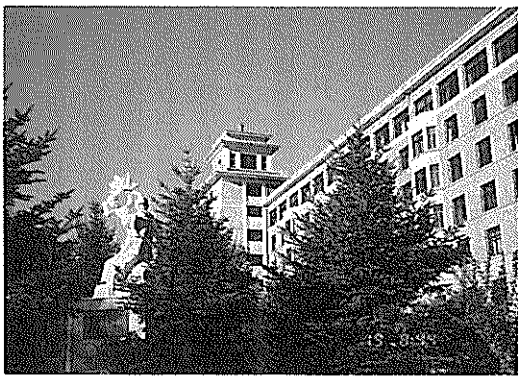
こうした準備作業を経て、今年十月十七日、わが国はＩＭＯに対し条約加入書の寄託を終え、三カ月後の来年一月十七日からは、ＯＰＲＣ条約がわが国に対しても効力を生ずることになりました。

ＯＰＲＣ条約の精神に則り、黄海や東シナ海などのわが国の周辺海域、あるいはわが国のエネルギーの安定供給に必要なオイルルートの一つである南シナ海における大規模流出油事故への対応を考えた場合、これらの海域の沿岸当事国の一つである中国との国際協力体制の樹立が今後不可欠な要素となってきます。既に述べましたように、わが国は国内法の整備などの準備作業を経て、一足早くＯＰＲＣ条約への加入に至りました。

一方、中国は、従来から条約の早期締結の意志こそ強く持つものの、現時点ではその準備作業として、流出油防除に係わる国内体制の整備を積極的に進めている段階です。

中国は、前述の東京で行われた国際検討会議にも複数の専門家を派遣するなどして、わが国をはじめとする流出油防除分野における先進国の技術および体制を積極的に取り入れながら、国内体制の整備促進および技術の近代化を目指しているわけです。

そして従前より極東海域における海洋汚染防止に関する国際協力を推進してきたわが国が、このような中国の流出油防除に係わる国内事情を側面から支援する目的のため、その協力活動の一環として開催されたのが今回のセミナーというわけです。



会場となった棒槌島ホテル

大連の街は「北方の真珠」

「北方の真珠」という美しい愛称を持つ大連市は人口約五百二十万人、上海に次ぎ中国第二の貿易港であり、中国随一の原油の積み出し港でもあります。

十九世紀の末期までは、沿岸漁業を営み細々と生活する者たちが寄り添う中国東北部の寒村の一つに過ぎませんでしたが、極東地域に列強国による近代化の嵐が吹き荒れる一八九八年、交通の要所でしかも不凍港であるという軍事的価値をこの村に見い出したロシア帝国は、崩壊期にあり弱体化した清国から難なく租借権を獲得すると、パリの街を模した放射状に道路が広がるヨーロッパ形式の本格的な街造りを開始しました。

一九〇五年の日露戦争後は、街造りの役割は日本が引き継ぎ、やがて西洋情緒が漂うモダンな街並みが完成、現在に至っています。街のいたるところには、ヨーロッパの古い街並みのようにアカシアの並木道が見られ、それが「アカシアの街大連」とも呼ばれる由縁で、かつて多くの日本人が憧れていた美しい街です。街の中心部、大きな放射状のロータリーの中央には中山広場があり、その周辺にはヨーロッパの薫りを漂わせるロシア建築や日本統治時代の煉瓦や石造りの建物が立ち並び、エキゾチックな街並みをかもしだしています。

夕刻ともなれば広場には一日の仕事を終えた大勢の大連市民らが集まり、流れる音楽に合わせて思い思いのスタイルでダンスやスポーツを楽しむ様子が夜更けまで見

られ、広場周辺は市民の憩いの場として親しまれています。

環境に恵まれたセミナー会場

ここ大連市には、青島海事大学と並び中国最高の海事教育機関の一つである大連海事大学があり、中国の海洋汚染防止分野の研究者が集まっているほか、海事および石油関連業界ならびに関係団体など、いわゆる水際業界の出先機関が集中し、さらに広大な中国大陸の中で首都北京から空路約一時間、東京からも空路直行便で約二時間で着くという地の利もあり、日中海洋汚染防止協力セミナーの開催地としての好条件が揃っていました。セミナーの開催場所となった大連市政府迎賓館である棒棰島ホテルは市の東端に位置し、その周辺は市内屈指の景勝地として大連市民に親しまれています。

龍野次長とカリマノフ部長㊨

眼下には蒼く重々しく迫る黄海が広がり、遠浅の白砂海岸と大陸的な壮大な岩肌の海岸が混在した海岸では、市民が投げ釣りや磯遊びをのどかに楽しみ、沖合いには釣り鐘状の無人島が浮かび、昔ながらの漁法でのんびりと網を曳く漁船や素潜りであわび採りを行う漁師の姿なども見られ、その恵まれた自然環境は海洋汚染防止に関するセミナーの開催にふさわしい場所であると言えました。

人々の心に訴えかけるようなその素晴らしい景観は、海洋汚染防止の使命感に燃える本セミナー参加者の心を和ませ、海洋環境保全に向けての新しい決意を芽生えさすに余りあるものでした。

成果を収めたセミナー

セミナーは、棒棰島ホテルの国際会議場で二日間にわたって行われ、事前に行われた厳しい審査により、選ばれた北はハルピンから南は海南島に至るまでの中国全土に散らばる政府関係機関、海運業界、石油業界、水産業界および研究機関などに所属する海洋および河川の汚染防止担当者約百五十人が一般参加しました。

わが国を代表する海洋汚染防止の専門家により構成される講師陣は、海洋環境保全政策、汚染事故事例研究、流出油防除技術など、油防除に関する幅広い内容についての講演を熱心に行うとともに、講演の合間には中国側参加者と海洋汚染防止に係るさまざまな知見の相互交換を行い情報の収集に務めました。

OPRC条約の早期受け入れを目指し、国内の流出油防除体制の整備促進に積極的な取り組みを行っている中国側専門家からは、海洋汚染防止体制および技術の先進国であるわが国を代表する講師陣に対し、的を射た活発な質問が逐次繰り返され会場は夕刻まで大いに盛り上がりました。

本セミナーを通じ、中国の流出油防除に関する国内体制整備の側面支援および日中両国の海洋汚染防止国際協力の促進という大きな目的の達成に向け、期待以上の成果が得られたものと考えます。

開会あいさつ

高姿大連副市長

各来賓の方々、代表者の皆様方、私は大連市人民政府および大連人民を代表して、日本海難防止協会主催、中華人民共和国交通部および日本運輸省協賛により「中日海洋汚染防止協力セミナー」が開催されましたことを心からお祝い申し上げます。本セミナーにご参加いただきました国際海事機関海洋環境保護部長および日本の海洋汚染専門家の分野の方々、ようこそ大連へおいで下さいました。また本セミナーを後援していただきました笹川平和財団に対して、心から厚くお礼を申し上げます。

本セミナーが、当地大連で開かれることを非常に嬉しく思っております。これも大連市が、中華人民共和国および日本国の信頼と支持を頂いているからだと確信しております。

ここ数年以来、大連市は環境保護および改善面について取り組んで参りました。私たちの周りは、青い空、緑の土地、高層ビルで囲まれておりますが、さらにブルー

マリンでこの美しい街を引き立てさせたいと願っております。

皆様も周知の通り、タンカーによる流出油事故が生じた場合、私たちは油による海洋汚染に苦しむことになります。美しい街が汚されるだけでなく、海に生存する生物および生存環境がひどく破壊され、漁業および人々の生活に大きな被害をもたらしてしまいます。今回のセミナーの開催は、現実的な意味を持つだけでなく、歴史的にも深い意味を持つことでしょう。本セミナーは人類の幸せを願うセミナーでもあります。

中国の諺に「三人の者が同行すれば、その中にはきっと何か学ぶべきものを持っている人がいる」とあるとおり、ご参加いただいた皆様は、それぞれ海洋汚染防止面における専門家の方々ですので、本セミナーでは多々の最新研究成果が現れてくると思います。私どもは、大連の経済建設ならびに人々の幸せのためにも、本セミナーにての成果を受け入れ、役立てていく構えでおります。

中日両国の専門家方々のご協力、関係者方々のご支援により、今回のセミナーに大きな成果があると信じています。

最後に本セミナーの成功をお祈りいたします。ありがとうございました。

龍野運輸政策局次長

皆様ご存じのとおり、日本は世界第二位の大量石油輸入国であります。また、中華人民共和国におきましても、近年における重化学工業の目覚ましい発展に伴い、石油の海上輸送量が急増しているところと伺っております。

このような両国にとって、海洋環境保全対策、特にタンカー事故等に伴う大規模な海洋汚染への対応体制の整備が重要な課題であることは申すまでもありません。

ところで、海洋汚染緊急時対応を効果的に実施するためには、事故発生海域沿岸諸国間での地域的な国際協力体制を構築しておくことが極めて重要であるといわれております。

実際、国連環境計画（ＵＮＥＰ）の提唱する地域海計画に基づき、地中海、カリブ海等世界の多くの海域において、既に緊急時協力体制が形成されてきています。

しかし、残念ながら日本、中国等がその周辺沿岸諸国となっている日本海および黄海の海域においては、いまだ実効性のある緊急時協力体制が確立されていないのが現状です。

このような中で昨年九月、ソウルにおけるＵＮＥＰ主催の政府間会合で策定された「北西太平洋地域海計画＝ＮＯＷＰＡＰ」には、日本海および黄海の海洋汚染緊急時対応に関する沿岸諸国との協力体制整備が目標の一つとして盛り込まれたところであります。さらに同会合に出席していた国際海事機関（ＩＭＯ）のミッションからは、沿岸諸国の協力による油防除資機材備蓄・訓練センターの設置を含む具体的な緊急時対応体制の整備の必要性に関する調査報告書が提出されたともきいております。

我が国では本年春の国会において、油による汚染にかかる準備、対応および協力に関する国際条約であるＯＰＲＣ条約の締結が承認され、また、その実施体制整備のための国内法改正が行われましたが、この国会審議の過程でも、中国、韓国等近隣諸国との海洋汚染防止にかかる国際協力体制構築の促進に関連して、このＮＯＷＰＡＰに基づく緊急時協力体制実現の重要性が大いに注目されました。次回のＮＯＷＰＡＰ政府間会合を来年日本で開催することも検討されており、本件に対する関心は日増しに高まりつつあります。

本日と明日の二日間にわたって開催されるこのブルーマリン・セミナーによって、参加された方々の海洋汚染防止に関する技術、知見が一層充実されますとともに、海洋環境保全対策に関する日中間の相互理解も深められ、ＮＯＷＰＡＰに基づく海洋汚染緊急時協力体制構築の実現を図っていく上での第一歩ともなれば幸いと考えております。

最後になりましたが、中華人民共和国交通部をはじめとする中国側関係者の皆様方による本セミナー開催のためのご尽力に対し、心からお礼を申し上げますとともに、このセミナーを通じて日中両国の友情が一層深まりますことを祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

気になる船名あれこれ ⑯

安田　榮治
（八戸海運支局船舶検査長）

【△□○船名】

「珍ネーミング笑っちゃう事典」（ワニ文庫）を読んでいたら、広島市の内装工事会社㈱美代丸は、社紋の△□○をそのまま社名がわりに電話帳に載せて「みよまる」と読ませているそうだ。

船名には国字以外の文字は使えないので、△□○という記号はもちろん表記できない。が、筆者が下関海運支局勤務中の平成二年、検査に立ち会った船名の一隻に、なんと「さんかくしかくまる2」という珍名があった。

本船は二〇総トン未満なので「日本船名録」には、掲載されていない。簡単に紹介すると、本船の用途は引き船または交通船で一九・一一総トン。昭和三十三年、今治の波止浜造船所で建造され、前名は富士丸といった。北九州の日産船舶から四ー五回人手にわたり、平成元年五月に「さんかくしかくまる2」という名に変更された。

船籍票番号は、山口県第三七四八号で下関市の加藤光則氏の所有だった。あいにく船主とはお会いできず、船名由来は聞きそびれたままになっているが、一度見たり聞いたりしたら忘れられない船名であることは間違いない。

「丸」をひらがな表記したのも珍しいし「2」という番号をいれてあったということは、ひょっとして二代目「さんかくしかくまる」だったのだろうか。

長さ一四・二〇メートル、幅三・六〇メートル、深さ一・四五メートルで速力八・四ノット。現在も走っているとすれば、船齢三十七歳である。

【2（ツウー）船名】

前述の船名には「2」がついていたが、代替同名船や姉妹船の船名に第2（二・弐）とか2号の番号をつけずに、単に末尾に「2」をいれた船名がけっこうある。

平成七年版『日本船名録』（平成七年一月一日現在、船舶原簿登録の二〇総トン以上の全船舶名を掲載）からざっとひろってみたら、七二隻ほどあった。それを表記別に分類してみた（末尾）。

最も多いのが、ひらがなで命名し2をつけた型で、全体のほぼ半数を占める。

あかつき2は二隻ある。神戸船籍が栄吉海運所有で八二総トン。宇和島船籍の二、〇五二総トンはフェリーで宇和島運輸所有である。宇和島運輸では、うわじま2、べっぷ2という二千トン級のフェリーにも「2」がついているので、四隻の社船のうち三隻が「2船名」である。

つばき2（一一三総トン）は、萩と隠岐を結ぶ貨客船、萩海運。平成二年三菱下関で建造されたときに携わる機会があったが、進水時に船体表記の2の数字が「2」と小さく書かれているので不審に思い関係者に理由を尋ねたら、同社の貨客船たちばな2（昭和六十一年進水、一三四総トン）を造ったとき、船体標示の2が非常に大きく見えて目立ち過ぎたので、今回は2を小さく書いてくれと船主から要望があったということだった。

「つばき」にしても「たちばな」にしても、その航路に長年親しまれた船名なので2を入れてその名を継承したが、2が目立ちすぎれば、船名が醸し出すイメージが変わると船主が判断したのだろう。

ひらがなに丸をつけて、2を入れてあるのは現在三隻。

花の名を由来とする東海汽船の客船かとれあ丸2（二、五八九総トン）はまゆう丸2（八八二総トン）と貨客船さるびあ丸2（四、九六五総トン）の二代目三隻である。

カタカナに2がついたのは、ひらがなに2がつく船名のおよそ半数あった。表記方法からしてスピード感があるように、その大半が高速旅客船である。カタカナに丸をつけてさらに2を加えた船名はなかった。

漢字に2の型は5隻。漢字に丸付き2型は3隻しかない。

金鯱2（きんこ2・一三一総トン・前名カトレア）は、名古屋港の遊覧船。船体を名古屋城の金の鯱（しゃちほこ）で飾った名物船だったが、この夏に姉妹船金鯱（前名ルピナス）とともに引退し、秋に中国へわたった。上海の川をそ

のままのすがたで走るそうだ。

ところで、番号の2は「ツー」と読むか「に」と読むか、ほとんどが「ツー」のようだ。

カタカナ船名はすんなり「ツー」と呼べる。ひらがな表記でも、船名由来が外来語だと「ツー」といっても響きがよい。

では、ひらがなや漢字表記に丸付きなどはどうか。「はまゆうまるツー」、「かんりんまるツー」とチャンポン呼称になる。かといって「はまゆうまる　に」や「かんりんまる　に」と日本語で番号をいうのも語呂が悪い。いずれにしろなんとなく違和感が残る。

この2の読みに関連して、QE2のことが季刊誌「ラ・メール」に載っていた。

QE2は「クイーン・エリザベス・ツー」か「クイーン・エリザベス・ザ・セカンド（二世）」かという記事だった。要約すると

進水式のとき船体の船名表記はなかったし、キュナード社は「クイーン・エリザベス」と命名するはずだった。だが、命名・進水式に臨んだエリザベス二世女王陛下が、船名の書かれたメッセージカードに、女王自身の名を付け加え「I name this ship Queen Elizabeth the Second」と命名してしまったので、女王の顔もたてて「QUEEN ELIZABETH 2」と書いて「クイーン・エリザベス・ツー」と呼ぶことにしたそうである。

さて、現在ではそれほど珍しくない2船名だが、船名録を遡ってみたら、昭和三十七年五月進水の関西汽船のアルミ製客船はやて2（六一総ﾄﾝ）が最初に2をつけた船名のようだ。

クイーン・エリザベス・ツー
（㈶日本海事広報協会提供）

〔世代船名〕

今のエリザベス女王には二世がつくが、船名にも〇世とついたものがある。まるでひとつの人格のように命名されているので世代船名と名付けてみた。

表に掲げたうち最も大きいのが撤積専用船サニーネピア二世（一五、七一四総ﾄﾝ・高知県汽船）、あとはすべて五百総ﾄﾝ未満。たった一隻丸付きは翔南丸三世で、沖縄県教育庁の実習船である。漢字に世がつくのは三隻しかいない。ひらがな〇世は四隻。カタカナが半分以上占める。

二世船名の最初は、昭和四十二年進水の海洋調査実習船東海大学丸二世（七〇一総ﾄﾝ）だった。

次回は「旧国名船名」等について。

〈2（ツー）船名〉　計72隻

ひらがな2＝36隻＝あかつき2▽つばき2▽さんふらわあ2　外

ひらがな丸2＝3隻＝かとれあ丸2▽さるびあ丸2▽はまゆう丸2

カタカナ2＝19隻＝アクアジェット2▽シーガル2▽シンフォニー2▽トッピー2　外

カタカナ2＝0隻＝

漢字2＝5隻＝大鵬（おおとり）2▽金鯱2▽日本2▽飛龍2　外

漢字丸2＝3隻＝咸臨丸2▽紀栄丸2▽千葉航運丸2

混合2＝6隻＝ニューたかしま2▽フェリー屋久島2▽ルミナス神戸2　外

〈世代船名〉　計19隻

1世＝1隻＝クルフィス1世

一世＝2隻＝アリババ一世＝イルカ号一世

2世＝4隻＝イルドバカンス2世号▽サニーネピア2世▽マリアナ2世▽みずすまし2世

二世＝4隻＝くろしお二世▽しおじ二世▽はやとり二世▽ビートル二世

3世＝3隻＝イルドバカンス3世号▽クイーンメリッサ3世▽ファンタジー3世

三世＝2隻＝翔南丸三世▽東相三世▽

5世＝1隻＝クイーンメリッサ5世

六世＝1隻＝山城六世

8世＝1隻＝モンルポ8世

No. 432（１月）

特　集

★東京湾クリーンアップ事業

もくじ〈一月〉

年頭所感
日本海難防止協会会長……寺井久美　1
日本船舶振興会会長……笹川良一　2
東京湾クリーンアップ作戦……菊谷　徹　3
海の気象
ＧＭＤＳＳと気象情報……岡野　誠　8
海洋汚染防止ワンポイント(75)……　11
＊私と船＊
パナマ運河……大須賀祥浩　12
気になる船名あれこれ⑦……安田榮治　14
バラオ共和国訪問記②……矢野健爾　16
お堀の周りの慌りないランナーズ⑤……　19
ＩＭＯよもやま話(22)……粟井次雄　20
水路図誌の新刊・改版のお知らせ……　22
主な海難と統計……　23
日海防のうごき／編集レーダー……　24
表紙
1　全国海難防止強調運動用ポスター
　一般の部・日本海難防止協会会長賞
2　賀正
3　**★絵で見る日本船史(213)**……松井邦夫
4　海洋開発工事安全公害対策ポスター

No. 433（２月）

特　集

★プレジャーボート等の海難防止

★救命胴衣の開発

もくじ〈二月〉

この人と・高橋　昭雄……　1
プレジャーボート等の海難防止……　2
漁船の海中転落事故と救命胴衣の開発……山崎祐介　8
＊私と船＊
クリストバルの運だめし……大須賀祥浩　12
気になる船名あれこれ⑧……安田榮治　14
海の気象
観測船でみた熱帯の気象……薄井　仁　16
ＩＭＯよもやま話(23)……粟井次雄　19
★絵で見る日本船史(214)……松井邦夫　21
水路図誌の新刊・改版のお知らせ……　22
海洋汚染防止ワンポイント(76)……　22
主な海難と統計……　23
日海防のうごき／編集レーダー……　24
表紙
1　全国海難防止強調運動用ポスター
　小中学生の部・海上保安協会会長賞
2　海技大学校の学生募集
3　第34回東京国際ボートショーポスター
4　東京湾横断道路建設工事のお知らせ

No. 434（３月）

特　集

★平成六年度調査研究事業の概要

★平成六年の海難発生状況

もくじ〈三月〉

この人と・貞岡　良弘……　1
平成六年度**調査研究事業の概要**……　2
平成六年の船舶海難と人身事故の発生状況（速報）……海上保安庁　6
海の気象
特異な夏と日本海の水温……小村久美男　12
海洋汚染防止ワンポイント(77)……　15
＊私と船＊
いよいよカリブ海へ……大須賀祥浩　16
カーフェリー訪船記……夏目志津馬　18
平成六年の旅客船事故発生状況……運輸省　22
★絵で見る日本船史(215)……松井邦夫　25
水路図誌の新刊・改版のお知らせ……　26
主な海難と統計……　27
日海防のうごき／編集レーダー……　28
表紙
1　全国海難防止強調運動用ポスター
　一般の部・海上保安協会会長賞
2　訪船指導実施船名（平成六年度）
3　調査研究事業の成果ポスター
4　大阪南港トンネル建設工事のお知らせ

平成７年“海と安全”総目次

No. 435（４月）

特　集

★対談　東京湾の航行安全問題を考える

もくじ〈四月〉

この人と・藤見　武秀……1
対談　東京湾の航行安全問題を考える……2
第34回東京国際ボートショーに出展……8
海の気象　急発達した低気圧と数値予報……郷田治稔　9
水路図誌の新刊・改版のお知らせ……11
＊私と船＊　大時化の太平洋……大須賀祥浩　12
サケ・マス流し網の操業にご協力を……14
気になる船名あれこれ⑨……安田桑治　16
IOMよもやま話㉔……栗井次雄　18
海洋汚染防止ワンポイント㊽……20
OPRC条約検討会議開く……21
★絵で見る日本船史㉑⑥……松井邦夫　22
主な海難と統計……23
日海防のうごき／編集レーダー……24
表紙　1　全国海難防止強調運動用応募ポスター
表紙　2　国民の祝日「海の日」誕生
表紙　3　ポスター図案・キャッチコピーを募集
表紙　4　瀬戸内海サワラ流し網統一漁具標識

No. 436（５月）

特　集

★海洋汚染の現状（平成六年）

★わが研究生活を顧みて

もくじ〈五月〉

この人と・今里　鐵男……1
海洋汚染の状況（平成六年）……2
海洋汚染防止ワンポイント㊾……7
わが研究生活を顧みて……飯島幸人　8
気になる船名あれこれ⑩……安田桑治　12
＊私と船＊　現代の黒船……大須賀祥浩　14
海の気象　気象庁の海洋観測……藤村昌彦　16
◇IOM小委員会◇　異議あり！……崎山　学　19
マリナーズ　アイ展作品募集……21
IMOよもやま話㉕……栗井次雄　22
★絵で見る日本船史㉒⑦……松井邦夫　24
水路図誌の新刊・改版のお知らせ……25
主な海難と統計……27
日海防のうごき／編集レーダー……28
表紙　1　全国海難防止強調運動用応募ポスター
表紙　2　平成七年度船員災害防止実施計画
表紙　3　航海用電子海図表示システム
表紙　4　航海用電子海図の発売

No. 437（６月）

特　集

★漁船で行う手信号の調査

★超高速旅客船の現状

もくじ〈六月〉

この人と・橘　萬蔵……1
漁船等が行う手信号等の調査……柳川三郎　2
超高速旅客船の現状……鈴木三郎　6
海の気象　函館の海上予・警報業務とさまざまな観測データ……明石秀平　8
平成七年度の全国安全週間実施要綱……11
＊私と船＊　衛生管理者の再講習へ……大須賀祥浩　12
気になる船名あれこれ⑪……安田桑治　14
海洋汚染防止ワンポイント⑳……15
過船安乗録新釈……浦川和男　16
IMOよもやま話㉖……栗井次雄　19
★絵で見る日本船史㉓⑧……松井邦夫　21
水路図誌の新刊・改版のお知らせ……22
主な海難と統計……23
日海防のうごき／編集レーダー……24
表紙　1　全国海難防止強調運動用応募ポスター
表紙　2　海難防止のつどい（体験航海）の案内
表紙　3　海技大学校の技能講習案内
表紙　4　平成七年度環境月間

No. 438（７月）特集

★平成七年度通常総会
★プレジャーボート等の海難防止対策

もくじ〈七月〉

平成七年度通常総会
あいさつ　日本海難防止協会会長……1
通常総会のあらまし……2
平成六年度事業報告の概要……3
平成七年度事業計画の概要……6
海の気象
ナブテックス放送の気象情報で使用する海域名称……小坂順一……9
「海の日」を祝う実行委が発足……11
＊私と船＊
超大型タンカー富士川丸……大須賀祥浩……12
プレジャーボート等の海難防止対策……海上保安庁……14
廻船安乗録新釈②……浦川和男……19
★絵で見る日本船史219……松井邦夫……21
水路図誌の新刊・改版のお知らせ……22
海洋汚染防止ワンポイント80……22
主な海難と統計……23
日海防のうごき　編集レーダー……24
表紙
1　全国海難防止強調運動用応募ポスター
2　運輸政策局長の総会あいさつ
3　全国海難防止強調運動用ポスターとキャッチコピーを選定
4　海の記念日・海の旬間実施要領

No. 439（８月）特集

★小型漁船用安全衣の開発

もくじ〈八月〉

“強調運動推進大会”あいさつ……1
㈱日本海難防止協会会長
小型漁船用常時着用型安全衣の開発……天下井清……2
海洋汚染防止ワンポイント82……7
海の気象
海洋気象観測船「凌風丸」の就航……大友猛……8
気になる船名あれこれ12……安田榮治……10
＊私と船＊
混乱のベルシャ湾へ……大須賀祥浩……12
超高速船の現状②……鈴木三郎……14
水路図誌の新刊・改版のお知らせ……18
廻船安乗録新釈③……浦川和男……19
★絵で見る日本船史220……松井邦夫……22
主な海難と統計……23
日海防のうごき　編集レーダー……24
表紙
1　全国海難防止強調運動用応募ポスター
小中学生の部・海上保安庁長官賞
2　第31回観光週間実施要綱
3　巨星墜つ・笹川良一氏死去
4　シンポジウム「海と日本」の案内

No. 440（９月）特集

★講演
私と海
着桟時の海難防止対策

もくじ〈九月〉

“海難防止強調運動推進大会”来賓あいさつ……1
㈱日本船舶振興会常務理事
講演
私と海……岸ユキ……2
海洋汚染防止ワンポイント83……8
着桟時の事故防止対策……井元浩二……9
海の気象
秋の東シナ海……松本積……12
＊私と船＊
西アフリカの泥棒たち……大須賀祥浩……14
気になる船名あれこれ13……安田榮治……16
廻船安乗録新釈④……浦川和男……18
超高速船の現状③……鈴木三郎……20
水路図誌の新刊・改版のお知らせ……21
全国海難防止強調運動実施計画……22
海難防止の集い開く……24
鹿児島で「海の祭典」……25
★絵で見る日本船史221……松井邦夫……26
主な海難と統計……27
日海防のうごき　編集レーダー……28
表紙
1　全国海難防止強調運動用ポスター
海上保安庁長官賞作品から作成
2　“強調運動推進大会”来賓あいさつ
運輸省運輸政策局長
3　第39回船員労働安全衛生月間実施要綱
4　第三海堡の灯標

No. 441 (10月)

特　集

★裁決書から
　油送船爆発事件
★海上交通法規の理解状況

もくじ〈十月〉

この人と・青木　稔……1
裁決書から
油送船菱成丸爆発事件……2
海の気象
夏の天候と海面水温……栗原弘一　9
三崎港の清掃活動……12
＊私と船＊
西アフリカのイスラム教徒たち…大須賀祥浩　14
小型船舶乗組員の海上交通法
基礎知識の理解状況……山崎祐介　16
海洋汚染防止ワンポイント(84)……19
気になる船名あれこれ(14)……安田榮治　20
廻船安乗録新釈(5)……浦川和男　22
水路図誌の新刊・改版のお知らせ……24
シンポジウム「海と日本」……25
★絵で見る日本船史(222)……松井邦夫　26
主な海難と統計……27
日海防のうごき／編集レーダー……28
表紙
1　全国海難防止強調運動用ポスター
　小中学生の部・日本船舶振興会会長賞
2　平成七年度全国労働衛生週間実施要綱
3　東京海上保安部の強調運動出陣式
4　全国遊漁船業協会ポスター

No. 442 (11月)

特　集

★平成七年版「海難審判の現況」概要
★遊漁船の衝突事件の考察

もくじ〈十一月〉

この人と・小竹　勇……1
「海難審判の現況」から
海難の発生状況と海難の原因……2
小型遊漁船の衝突事件の考察……川井愛之助　9
海洋汚染防止ワンポイント(85)……11
気になる船名あれこれ(15)……安田榮治　12
＊私と船＊
海技大学校の近代化講習へ……大須賀祥浩　14
海の気象
スーパーコンピュータによるエルニーニョ監視……桜井邦雄　16
水路図誌の新刊・改版のお知らせ……19
北海道のロシア船への安全対策……20
廻船安乗録新釈(6)……浦川和男　24
主な海難と統計……27
日海防のうごき／編集レーダー……28
表紙
1　全国海難防止強調運動用ポスター
　一般の部・日本船舶振興会会長賞
2　下津地区海難防止巡回講習会
3　★絵で見る日本船史(223)……松井邦夫
4　迅速・確実な海難救助のために

No. 443 (12月)

特　集

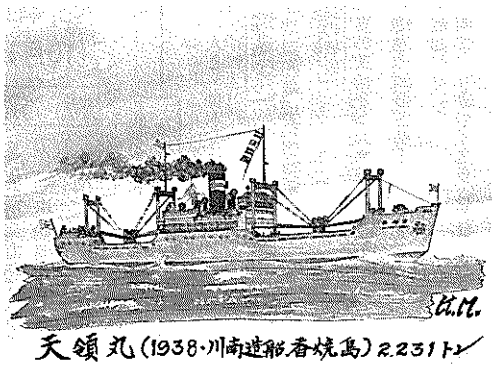
★★「海上保安の現況」概要
　「海と安全」七年総目次

もくじ〈十二月〉

この人と・長江　孝美……1
「海上保安の現況」概要……2
海洋汚染防止ワンポイント(86)……9
海の気象
阪神・淡路大震災から九カ月……堀之内荘二　10
全国海難防止強調運動の実施結果……12
＊私と船＊
熱い冷却水、寒い機関室……大須賀祥浩　14
大連でブルーマリンセミナー……大貫　伸　16
気になる船名あれこれ(16)……安田榮治　20
平成七年〝海と安全〟総目次……22
★絵で見る日本船史(224)……松井邦夫　26
主な海難と統計……27
日海防のうごき／編集レーダー……28
事務所移転の案内……28
表紙
1　全国海難防止強調運動用ポスター
　小中学生の部・日本海難防止協会会長賞
2　年末年始の輸送安全総点検実施要綱
3　北海道・東北漁船海難防止連絡協議会
4　海技大学校の学生募集

224

天領丸（てんりょうまる）



昭和七年三月の満州建国に際し曽てソ連が支配していた北満鉄道を満州国が買収し南満州鉄道即ち満鉄がその経営に当り、同十一年十一月その権益買収の代償の一部として、耐氷型新造貨物船三隻を提供する契約が成立し、翌十二月七日長崎港口香焼島の川南造船所に発注され、三隻同日同時に船台を並べて起工式が挙行された。

同十二年八月と十二月に二隻が相次いで進水、続く翌十三年二月六日に第三船の進水式が行われた。その四日後の二月十日に突然ソ連側から鉄道権益移譲交渉の不調などの理由で、一方的に建造船契約破棄の申し入れがなされた。

然し工事はそのまま継続され、結局川南造船は神戸の辰馬汽船と合弁会社辰南商船を設立、同社の所属船として建造し、十三年六月一日、六日及び十日と次々に完成し夫々、天領、民領、地領丸と命名され、辰馬汽船の乗組員が乗船してその傘下に入ったのである。

同じ造船所で同時に同一設計図で建造された姉妹船でも、人間同様その生涯の運命は、その出生の時誰も予言出来るものではない。

三姉妹三番船の地領丸は、後に日本海軍の宗谷となり、戦中戦後いつも時代の脚光を浴び目覚しい足跡を残し、最後四〇歳の長寿を全うして引退、現在栄光の保存船として余生を送っているが、それとは対称的な天領と民領丸は共に日中戦争当時から陸軍徴傭船となり、太平洋戦争の熾烈な戦火の中で、夫々僅か七歳と六歳の、儚い最後を遂げているのである。

一番船天領丸は総屯数二二三一の鋼製耐氷型貨物船で、主機三連成一基、一七七二馬力で速力一二・六節、全長九七・五米、幅十二・八、深七・〇で、姉妹船三隻共船体要目・寸法など同型の三島船であるが、天領丸丈は島居型揚貨柱が船首楼後部、船橋楼前後及び船尾楼前部に計四組装備され、他の二隻と違った感じの船である。

昭和十三年六月一日竣工後直ちに辰馬汽船の傭船で鮮航同盟船として登録され、後続の民領丸と共に朝鮮西岸航路に従事したが、間もなく両船相前後して陸軍に徴傭され、内地・大陸間に就航した。

太平洋戦争開戦と同時に天領丸は耐氷構造の特色を生かして北洋方面に配属され、カムチャツカ、アリューシャンや千島列島方面で活躍していたが、昭和二〇年五月に至り戦局は日々悪化の一途を辿り、遂に大本営は北方基地からの撤退を決定したのである。

幌莚島守備隊の引揚作戦に参加した天領丸、春日山丸、呉竹丸の三隻船団で海防艦一一二号、占守、八丈、特務艦白崎の四隻に護衛され、五月二六日柏原港を出港して北洋を一路北海道小樽に向った。

途中宗谷海峡に入る前日の五月二九日夜半、樺太東岸約五〇浬の濃霧の海上で、天領丸と呉竹丸が前後して米潜スターレット号の雷撃を受け沈没、部隊将兵七七三、船砲隊員二六、乗組員五七名戦死し、満七歳の誕生日を目前にしてオホーツク海の藻屑と消えた。

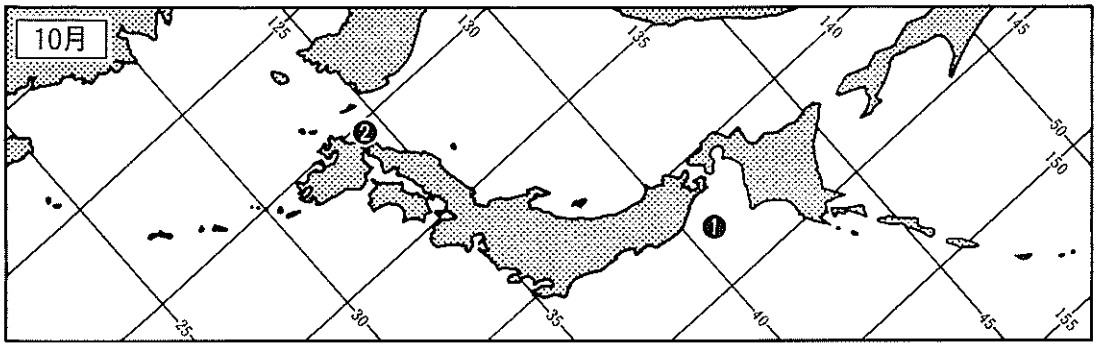
第二船民領丸は太平洋戦争開戦直前の同十六年夏、宇品港で陸軍工作船に改造され各種工作機械や修理工場設備を船内に装備、南方各地の上陸作戦に参加し、十七年二月のスラバヤ沖海戦後は、基地をラバウルに移し専ら上陸用舟艇や、小艦艇の修理、整備に当っていたが翌十八年八月十日ラバウルを出港し、途中パラオでフ四〇七船団に加入、ぶらぶる丸など六隻編成で内地に向い、途中危機を躱し乍ら無事八月末宇品に入港した。

宇品港で更に部隊輸送船に改造され比島向け輸送作戦に従事したが、翌十九年一月十四日ミンドロ島北方水域において、米潜フレッシャー号の雷撃を受け僚船北安丸と共に沈没し、便乗者、乗組船員計八名戦死、姉妹船天領丸に先立つこと十か月前のことであった。

松井　邦夫（関東マリンサービス㈱　相談役）

主な海難と統計

平成７年10月発生主要海難　　海上保安庁提供



No	船種	船名等	総トン数（人員）	発生日時および発生場所	海難種別	気象・海象	死亡行方不明
1	漁船（かき採取船）（鋼）	第51喜代丸（日本）	138（乗組員９）	10月６日 1200ごろ（岩手県八戸市鮫角灯台から73度 73海里付近） N 40°－53′ E 143°－06′	浸水	晴れ 西の風 20㍍ 視程 良好	なし
	第51喜代丸は、魚場から八戸港向け航行中、上記日時場所で浸水、船体傾斜の増大により危険を感じたため、総員が救命筏で退船するとともに、救助を要請してきたもの。 通報を受けた八戸海上保安部では、巡視船艇４隻、航空機６機を出動させ、救助活動および状況調査等を実施した。千歳航空基地所属飛行機により船体を発見、引き続き函館、仙台航空基地所属ヘリコプターおよび巡視船つがる搭載ヘリコプターにより９人全員が吊り上げ救助された。						
2	貨物船（鋼材）（鋼）	BIG BROTHER（パナマ）	1,406（乗組員８）	10月21日 1030ごろ（山口県下関市蓋井島灯台から302度 16.8海里） N 34°－14.5′ E 130°－30.0′	浸水	晴れ 北東の風 15㍍ 視程 良好	なし
	BIG BROTHERは、姫路港にてスチールビームを積載し韓国向け航行中、上記日時場所で、突然、大きな音とともに船体中央部付近から折れ曲がり、両舷外板に亀裂を生じ、浸水したもの。 通報を受けた門司海上保安部では、巡視船艇５隻、航空機２機を出動させ、救助活動および状況調査を実施した。BIG BROTHER乗組員は、同日1200ごろ、沈没の危険を避けるため膨張式救命筏で退船、福岡航空基地のヘリコプターにより８人全員が吊り上げ救助された。同日2240、BIG BROTHERは福岡県沖之島東方海上で沈没するに至った。						

平成７年９月の要救助海難発生状況（速報）

用途＼海難種類		衝突	乗揚げ	転覆	火災	爆発	浸水	機関故障	推進器障害	舵故障	行方不明	その他	合計（隻）	死亡・行方不明者数（人）
一般船舶	貨物船	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	0
	タンカー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	旅客船	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
	プレジャーボート等	6	2	2	10	0	1	4	4	0	0	2	31	4
	その他	3	1	1	0	0	2	0	1	0	0	1	9	0
漁船		4	2	5	10	0	1	3	2	0	0	5	32	1
合計		14	12	8	20	0	4	8	7	0	0	9	82	5

うごき　10月　日本海難防止協会

当協会は、(財)日本船舶振興会、日本海事財団の補助金および関係官公庁等の委託金により各事業を実施しています。

日	会議名等	主な議題
17	海運・水産関係団体連絡協議会	①平成7年度事業計画 ②手信号等実験
	漁業標示等調査研究作業部会	
20	架橋が船用レーダ映像に及ぼす影響調査総括報	①報告書案

日	会議名等	主な議題
	告書編集委員会	
20	留萌港港湾計画航路体系調査委員会	①出入港等の検討および安全対策案 ②報告書案
30	船積木材流出事故対策の調査研究委員会	①本年度事業計画案 ②流出事故の実例と規定、法律等の関連

〈おしらせ〉「水路図誌の新刊・改版」は、次号にまとめて掲載します。

近く事務所が移ります

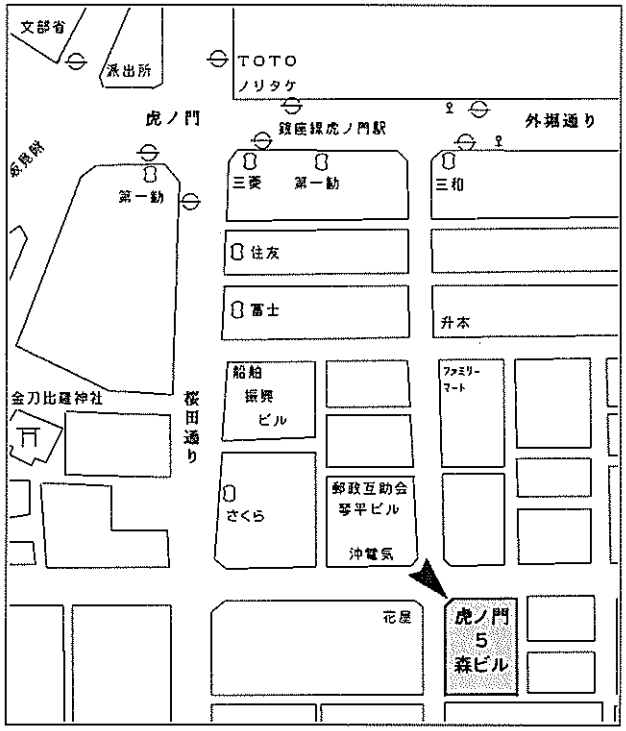
当協会は、平成八年一月二十九日(月)から事務所を次のとおり移転しますので、ご案内申し上げます。

所在地　〒105　東京都港区虎ノ門一丁目一七番一号
虎ノ門5森ビル六階

電話　〇三（三五〇二）二二三一（変更なし）

FAX　〇三（三五八一）六一三六（変更なし）

交通　営団地下鉄銀座線「虎ノ門」駅から徒歩五分



編集レーダー

★　トップ記事で海上保安白書の概要を紹介しました。この関連で〝この人と〟欄には、海上保安庁の長江航行安全課長にご登場を願いました。

★　年末号をおとどけします。今年は、戦後五十年の節目の年でしたが、阪神・淡路大震災を初めとして、オウム真理教事件、けん銃を使用した凶悪事件の続発、米軍基地問題、長引く景気の低迷など暗い話題が目立つ大変な一年でした。来年は、海事関係者の長年の夢でした国民の祝日「海の日」が発足します。これを契機に明るい年になることを祈念します。

海と安全
第四四三号（第二十九巻十二月号）
購読料　年間五、〇〇〇円（送料とも）
（正会員・賛助会員・協力会員の購読料は会費の中に含む。）
平成七年十二月二十日　印刷
平成七年十二月二十五日発行
発行所　社団法人　日本海難防止協会
東京都港区虎ノ門一丁目一四番一号（郵政互助会琴平ビル）
電話（三五〇二）二二三一
FAX（三五八一）六一三六
印刷所　株式会社　新弘堂

北海道・東北漁船海難防止連絡協議会で
安全衣の啓蒙と普及など決める

北海道漁船海難防止センターと東北六県（青森、秋田、山形、岩手、宮城、福島県）の漁船海難防止協議会で構成する北海道・東北漁船海難防止連絡協議会（会長・石井日出男北海道漁船海難防止センター理事長）の平成七年度会議は、十月二十七日午後、札幌市の札幌センタービル会議室で開かれた。

毎月一日を「海難防止の日」とすることを決めた協議会

会議には、山形県と岩手県を除く各構成団体、海上保安庁、道・県の水産部課、全国漁業協同組合連合会および日本海難防止協会の担当者二十九人が参加した。

定刻の午後二時に開会。開会に当たり、石井会長は「漁船海難は関係者の努力によって、減少傾向を示しているが、依然として後を断たず誠に残念である。今後も絶無を期してさらに努力を重ねなければならない。本日の会議が海難防止のために効果を上げることを期待する」とあいさつした。

続いて第一管区海上保安本部次長および北海道水産部漁政課参事の来賓のあいさつ。水産庁漁政部企画課長のメッセージが披露された。

次に議題に入り、まず報告事項では、第一管区海上保安本部救難課の係官から「北海道における平成六年および七年一月から八月までの漁船海難および人身事故の発生状況」について、第二管区海上保安本部救難課長から「管内の漁船海難発生状況」について、資料に基づき詳細な報告があった。

協議事項の初めの議題は「協議会構成団体の事業実施状況」で、各構成団体から最近の事業活動と今後の計画について、それぞれ説明があった。次の議題は「協議会としての活動」で、①安全衣の普及・啓蒙②疲労（過労）に伴う海難防止対策③平成八年度の協議会の開催……の三件を審議した。

「安全衣の啓蒙・普及」では、北海道漁船海難防止センターの小型漁船用常時着用型安全衣基準の調査研究事業の概要と開発された安全衣の紹介があった。これに対し「これなら夏でも着用できる」「安全衣の着用を漁業権申請の際の条件にすべきだ」「安全衣着用促進の一方策として、着用の啓蒙運動に併せ、海中転落事故が起きた場合、乗組員厚生共済・普通厚生共済の給付金について、安全衣を着用していたときには、割増金をつける運動をすべきだ」などの意見がでた。

「疲労に伴う海難防止対策」については、事故と過労の因果関係を的確にとらえることは困難であるが、当面の防止対策としては、漁船船員の労働時間短縮促進の流れ、漁業後継者確保の面からも海難防止講習会・訪船等を通じて漁業者および関係者の意識改革を図るとともに、疲労回復のための休日・休息時間等を確保するなどの具体的な方策を啓蒙することを決めた。

このほか海難防止対策として、北海道に合わせ東北六県も毎月一日を「海難防止の日」として運動を盛り上げる。運動の一例として漁協や出漁船に海難防止のスローガンを表示した〝のぼり〟を立てることを採択した。

最後に、次年度の協議会を青森で開くことを決めて、午後四時に閉会した。

海と安全　第二十九巻十二月　昭和三十六年四月三日第三種郵便物認可　通巻第四四三号　平成七年十二月二十五日発行　定価・年間送料とも五、〇〇〇円

海技大学校 平成８年春季 学生募集

《海技士科等》

海技大学校　学　生　部 教務課　ＴＥＬ 0797－38－6211

募　集　課　程	修業期間	入 試 日	入 学 日	受　有　免　許	募集締切日
二級海技士航海科 二級海技士機関科	6月	3月28日	4月1日	三級海技士（航海又は機関）	3月21日
三級海技士航海科第一 三級海技士機関科第一	10月	3月28日	4月1日		3月21日
三級海技士航海科第二 三級海技士機関科第二	3.5月	3月28日	4月1日	当直三級海技士（航海又は機関）	3月21日
三級海技士航海科第三 三級海技士機関科第三	4月	3月28日	4月1日	四級海技士（航海又は機関）	3月21日
四級海技士航海科 四級海技士機関科	2月	5月27日	5月28日	五級海技士（航海又は機関）	5月20日
航海科五級海技士課程 機関科五級海技士課程	2.5月	4月8日	4月8日		3月21日

受験資格・受有免許欄に係る免許を受けた者でかつ卒業時において、各科に相当する海技従事者国家試験（船舶職員法施行規則第21条の試験）の受験資格のある者。

特　典・卒業後海技従事者国家試験において筆記試験が免除されます。（二級海技士を除く）
・雇用船員派遣の事業主へ技能訓練派遣助成金が支給されます。

《通信教育部》

通信教育部 指導課　ＴＥＬ 0797－38－6221

募　集　課　程	修業年限	入学日	入学資格及び教育内容等	募集締切日
普通科Ａ課程	1年6月	4月5日	海員学校高等科を卒業した者を対象。 初級海技専門科目の学習に必要な高等学校と同等以上の基礎科目を学ぶ。卒業時に大学受験が可能。 ◇教科書・学習書各9冊、添削課題提出24回、面接授業（5週間）、補助教材、質問用紙など。 ◇学費　2万100円（1年6月）	※ 3月31日
普通科Ｂ課程 航海科・機関科	2年	4月5日	高等学校卒業者を対象。 海技に関する基礎から三級海技士相当の実力を養うための専門科目を学ぶ。 ◇教科書・学習書各16冊、添削課題提出24回、面接授業（3週間）、補助教材、質問用紙など。 ◇学費　2万3100円（2年）	※ 3月31日

※定員に余裕のある場合は、5月31日まで受け付けます。

〒659 芦屋市西蔵町12番24号

本誌は、㈶日本船舶振興会の補助金を受けて制作したものである。